- NAD BAŁTYKIEM
- NAJNOWSZY SAMOLOT
- LOTNICY W KATYNIU

SKRZYDLATA POLSKA

SP 40

(2028)

07–10–1990 ● CENA 2500 zł

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

Od pierwszych dni konfliktu w Zatoce Perskiej samoloty Tu-154M (na zdjęciu) Polskich Linii Lotniczych LOT przywożą naszych rodaków z zagrożonych terenów. Patrz str. 4–5: LOT-em po uchodźców.

Zdjęcie: ANDRZEJ PAWLISZEWSKI

Z LOTU PO KRAJU

PERSONALIA

● 18 września br. minister transportu i gospodarki morskiej Ewaryst Waligórski przyjął Jerzego Słowińskiego, który złożył rezygnację ze stanowiska dyrektora naczelnego Polskich Linii Lotniczych LOT oraz Bronisława Klimaszewskiego, którego minister zamierza powołać na to stanowisko, zgodnie z opinią Rady Pracowniczej LOT-u. Podczas rozmowy uzgodniono, że do czasu formalnego powołania naczelnego dyrektora PLL LOT, jego obowiązki pełnić będzie Jerzy Słowiński.

● Wielokrotna szybowcowa rekordzistka świata, posłanka Adela Dankowska została wiceprzewodniczącą sejmowej Komisji Młodzieży i Sportu.

● Po 41-letniej służbie wojskowej do cywila przechodzi płk pil. doc. dr Bronisław Galoch. Absolwent OSL w Dęblinie i ASG WP, był m.in. dowódcą pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego, kierownikiem Cyklu Taktyki WOSL, współorganizatorem Katedry Taktyki i członkiem Rady Naukowej tej uczelni oraz jej wieloletnim pracownikiem naukowo-dydaktycznym. Jako pilot wylatał 3000 godzin na samolotach ponaddźwiękowych. Autor 5 podręczników i kilkudziesięciu artykułów w prasie wojskowej, autor i współautor 15 prac naukowo-badawczych. Wyróżniony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i honorowym tytułem Mistrza Dydaktyki WOSL.

TRANSPORT

● Wpływy dewizowe PLL LOT w I półroczu 1990 na liniach regularnych w I półroczu 1990 wyniosły ok. 53 mln USD i były o 130 procent wyższe niż w analogicznym okresie 1989, pomimo iż w tym czasie zmalała o 21 procent liczba pasażerów.

WOJSKO

● Przebywający w Polsce szef amerykańskiego wywiadu wojskowego gen. por. Harry E. Soyster obserwował w Krakowie szkolenie spadochronowo-desantowe i taktyczno-specjalistyczne żołnierzy 6 Pomorskiej Brygady Desantowo-Szturmowej im. gen. S. Sosabowskiego, wyrażając duże uznanie dla umiejętności i sprawności polskich spadochroniarzy. Odwiedził także Wyższą Szkołę Oficerską Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. Józefa Bema w Toruniu.

● Jednym z wydziałów Akademii Obrony Narodowej, która rozpoczęła działalność dydaktyczno-naukową 1 października br., jest Wydział Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Studia są dwuletnie. Ponadto na Wydziale prowadzone są studia doktoranckie dla pracujących oraz krótkoterminowe kursy operacyjno-taktyczne wojsk lotniczych i obrony powietrznej. Studia przeznaczone są dla najlepszych oficerów, kierowanych do AON przez dowódców jednostek. O przyjęciu na studia decydują wyniki egzaminu wstępnego którymi objęci są wszyscy kandydaci.

● W TSWL w Zamościu odbył się zjazd absolwentów szkoły z roku 1955, ostatniej, której promowano oficerów — techników lotniczych.

● 15 września br. w Krakowie w uroczystościach pogrzebowych gen. dyw. Bolesława Wieniawy-Długoszewskiego, którego prochy zostały sprowadzone z USA, wzięła udział Kompania Honorowa 6 Pomorskiej Brygady Desantowo-Szturmowej.

● W jednostce lotniczej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Warszawie kapelan, proboszcz parafii Bemowo ks. płk Remigiusz Zimak uzgodnił zasady udziału żołnierzy w mszach w kościele garnizonowym oraz spotkań kapelana z żołnierzami pragnącymi takich kontaktów.

● Bardzo dobre rezultaty w strzelaniu uzyskali żołnierze 1 pułku artylerii przeciwlotniczej podczas ćwiczeń poligonowych w Ustce. Wyróżniła się m.in. bateria dowodzona przez por. Grzegorza Ropelewskiego.

● Samoloty z pułku lotnictwa transportowego w Krakowie wykonują loty odpłatne. Korzystają z nich m.in. sportowcy, udający się na mecze w odległych rejonach kraju. Ostatnio z tego rodzaju transportu skorzystały pierwszoligowe zespoły piłkarskie Wisły i Hutnika oraz młodzi piłkarze i piłkarki ręczne Cracovii. Do tych celów wykorzystywany jest głównie samolot An-26. Trasy lotów: do Bydgoszczy, Gdańska, Poznania i innych miast. Lotniczy transport to pieniądze dla wojska oraz oszczędność czasu i pieniędzy dla sportowców, dzięki krótkim pobytom bez kosztownych noclegów.

● Żołnierze i pracownicy 13 pułku lotnictwa transportowego wpłacili 205 tys. zł na pomnik oficerów polskich w Katyniu. Organizatorami zbiórki byli: płk pil. Zbigniew Herc i mjr Mirosław Gintowt. Pieniądze na wspomniany pomnik można wpłacać na konto: Departament Finansów MON, NBP, Oddział Okręgowy w Warszawie, nr 1052—3056—132—4.

● W ośrodku sportu i rekreacji garnizonu lotniczego w Łęczycy odbył się VI Łódzki Bieg Lotników Weteranów szlakiem 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego WP. Na 10-kilometrowej trasie zwyciężył Dariusz Lipiec z Warszawy, a trzeci był Zbigniew Dachtera z Bostonu (USA).

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● Ambasada Austrii w Warszawie poinformowała, kto spośród Polaków wybierających się do Austrii nie podlega obowiązkowi wizowemu. Należy do nich m.in. personel latający linii lotniczych, legitymujący się odpowiednim dokumentem.

ZMARLI

● 12 września 1990, w wieku 59 lat, **ppłk rez. dypl. pil. Henryk Lis**, zasłużony pilot i wychowawca Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

● 17 września 1990, w wieku 93 lat, **mjr w st. spocz. Zygmunt Jedliński**, wieloletni pracownik Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze. Odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Krzyżem Walecznych.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- LOSY OBR MIELEC
- JANTARY 2B W OSTROWIE
- PPŁK PIL. OBS. ADAM J. ZALESKI
- ULM-y MISTRZOSTW ŚWIATA
- BOEING A PRZYSZŁOŚĆ LOTNICTWA
- KONSTRUKCJE: AIRTECH CN-235
- WYSTAWA POD MOSKWĄ
- LOTNICY W KATYNIU

ZWIĄZEK POLSKICH SPADOCHRONIARZY

Związek Polskich Spadochroniarzy powstały z inicjatywy byłych żołnierzy 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej oraz spadochroniarzy wywodzących się z aeroklubów, zarejestrowany został we wrześniu 1989. Głównym zadaniem związku jest integracja środowiska spadochroniarzy i kultywowanie spadochronowych tradycji, dbanie o miejsca pamięci spadochroniarzy z okresu wojny, działalność popularyzatorska, szkoleniowa i sportowa wśród młodzieży, udzielanie pomocy moralnej i materialnej osobom, które jej potrzebują. W dalszych planach przewidziane jest organizowanie konkursów literackich i plastycznych, bicie medali pamiątkowych, popularyzacja słynnych polskich spadochroniarzy itp.

Członkiem związku może zostać obywatel Polski, który wykonał co najmniej jeden skok spadochronowy, a za zgodą Zarządu Głównego ZPS — także spadochroniarze, obywatele innych państw.

Związek ma oddziały terenowe m.in. w Warszawie, Dziwnowie, Wrocławiu, Krakowie, Inowrocławiu i Białymstoku, a kolejne są w stadium organizacji; ma też własną odznakę oraz legitymację członkowską. Wpisowe dla kandydatów wynosi 2 tys. zł, a składka członkowska — 500 zł miesięcznie. Prezesem ZG ZPS jest gen. dyw. Edwin Gustaw Rozłubirski, były dowódca 6 PDPD. Siedziba Zarządu Głównego ZPS: 02-510 Warszawa, ul. Kazimierzowska 7, tel. 308-39-06.

W AEROKLUBIE KONIŃSKIM

Przy pomocy Kuratorium Oświaty i Wychowania zorganizowano w lipcu br. obóz szybowcowo-spadochronowy. Wyszkolono 6 pilotów szybowcowych, dwóch spadochroniarzy zdobyło III klasę wyszkolenia, a dwóch — I klasę. Uzyskano także wiele nowych kwalifikacji. Spadochroniarze wykonali 350 skoków.

W dniach 10—12 sierpnia br. na terenie aeroklubu odbył się festyn z okazji 45-lecia Kopalni Węgla Brunatnego „Konin". Wykonywano loty pokazowe, akrobację samolotową i szybowcową oraz skoki spadochronowe. Zorganizowano także zawody spadochronowe o Puchar Dyrektora KWB „Konin", zakończone efektownym skokiem grupowym spadochroniarzy, którzy lądowali tuż przed publicznością.

Aeroklub Koniński prowadzi działalność nie tylko na terenie województwa konińskiego. 31 sierpnia br. w uroczystościach 10-lecia NSZZ „Solidarność" przy bramie nr 2 Stoczni Gdańskiej wziął udział aeroklubowy balon na ogrzane powietrze „Konin".

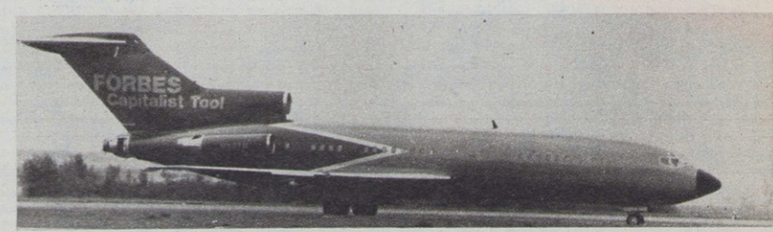
PAWEŁ THOR

NA OKĘCIU

Powyżej: Boeing-747-200C w barwach holenderskich, który 14 września br. po południu przyleciał do Warszawy, aby w ramach międzynarodowej współpracy zabrać z Polski namioty, przeznaczone dla uchodźców z Kuwejtu i Iraku, przybywających z rejonu konfliktu do krajów ościennych.

Poniżej: Boeing-727, którym 14 września br. przyleciał do Polski były prezydent USA Ronald Reagan z małżonką.

Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski



WOJSKO — LOTNICTWU SPORTOWEMU

Wiceminister obrony narodowej, główny inspektor Obrony Terytorialnej, gen. broni Jerzy Skalski spotkał się 19 września br. z prezesem Aeroklubu Polskiego, dr. inż. Henrykiem Sienkiewiczem. Rozmawiano o problemach nurtujących aerokluby regionalne, zwłaszcza o sprawach strukturalnych i kadrowych oraz zasadach i trybie finansowania ich działalności. Wspólnie postanowiono przygotować projekt dokumentu, formułującego nowe zasady współpracy między wojskiem a lotnictwem sportowym. Projekt zostanie przedstawiony na październikowym posiedzeniu Rady Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw Współpracy ze Stowarzyszeniami. Proponuje się w nim reaktywowanie patronatów wojskowych jednostek lotniczych nad aeroklubami regionalnymi, nieodpłatne korzystanie przez aerokluby z obiektów wojskowych podczas organizowania imprez i obozów o charakterze patriotyczno-obronnym, pomoc wojska przy organizowaniu szkolenia w aeroklubach, korzystanie z wojskowego sprzętu lotniczego itp.

PZL I-22

21 września br. w Ministerstwie Przemysłu odbyła się narada na temat: Stan prac nad samolotem PZL I-22. Uczestniczyli w niej zaproszeni posłowie, przedstawiciele wojska, dyrektorzy zakładów lotniczych, naukowcy, konstruktorzy i inni specjaliści. Gospodarzem narady był wiceminister przemysłu, gen. dyw. prof. dr hab. inż. Jerzy Modrzewski. Ze stanem prac nad Irydą zapoznał zebranych dyrektor Instytutu Lotnictwa, pełnomocnik ministra przemysłu do spraw programu lotniczego, dr inż. Konrad Tott. W dyskusji potwierdzono potrzebę dokończenia prac nad tym nowym polskim samolotem szkolno-bojowym, które dotąd wykonane zostały w 80 procentach. Tym bardziej że próby potwierdzają, iż jest to konstrukcja bardzo udana. Produkcja I-22 — w PZL Mielec — ma się rozpocząć w roku przyszłym. Samolotem zainteresowane są Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej, które m.in. liczą na konkurencyjną cenę, tym bardziej, że nie brak producentów zagranicznych oferujących naszemu lotnictwu wojskowemu podobne samoloty. Natomiast PZL Mielec liczy nie tylko na WLiOP jako odbiorcę I-22, ale także na kontrahentów zagranicznych, którzy zapewnią wytwórni odpowiednie zyski.

W PZL ŚWIDNIK

W 1989 PZL Świdnik sprzedały za granicę 75 procent produkcji, a 1,6 procenta — na rynek krajowy. Resztę stanowiły dostawy kooperacyjne i sprzedaż pozarynkowa. O 25 procent, w porównaniu do 1988, zmniejszyły się dostawy do ZSRR, natomiast pięciokrotnie wzrosła sprzedaż dewizowa. Z braku klientów nie wykonano 2 Kani i 6 Sokołów, a z powodu trudności zaopatrzeniowych i technicznych — m.in. 6 Sokołów, zaplanowanej liczby zespołów do samolotów Il-96, 20 napraw śmigłowców. Ponadplanowo sprzedano natomiast m.in. 3 Mi-2 na rynek krajowy. Kontynuowano prace projektowe różnych wersji Sokoła, przystosowując ten śmigłowiec do wymogów światowych. W ramach inwestycji m.in. zakupiono elementy nowoczesnego wyposażenia zakładu oraz rozbudowano hale dla Sokołów. Osiągnięto 103 mld zł zysku, ale tylko połowa pochodziła ze sprzedaży wyrobów i usług. Reszta była wynikiem przeszacowania zapasów materiałowych.

W br. przewiduje się czterokrotny wzrost sprzedaży w cenach bieżących. Pracochłonność będzie niższa o 10 procent w porównaniu z ub. r. Za dolary ma być sprzedanych ok. 15 procent Mi-2, więcej niż połowa Sokołów i dwie Kanie. Zaplanowano 67 napraw śmigłowców. Za eksport części i zespołów do ZSRR wytwórnia ma otrzymać ponad 100 mld zł. Sprzedawana jest także produkcja pozalotnicza. Ogólna wartość sprzedaży powinna w br. osiągnąć kwotę 530 mld zł. Za te pieniądze PZL Świdnik ma szansę przetrwania, nie może jednak liczyć na rozwój. By wytwórnia mogła się rozwijać, potrzebni są przede wszystkim wspólnicy lub kooperanci, którzy byliby w stanie dostarczyć środków lub nowoczesnych technologii, a najlepiej jednego i drugiego. Poszukiwania trwają.

„LETECTVI+KOSMONAUTIKA" ZA „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"

W związku z trudnościami nabycia naszego tygodnika w Czechosłowacji „Skrzydlata Polska" oraz „Letectvi+kosmonautika" proponują czytelnikom Polski i CSRF wymianę indywidualną tych czasopism. Niewykluczone są inne zasady wymiany — do uzgodnienia w bezpośredniej korespondencji między zainteresowanymi. Chętni do takiej wymiany mogą nadsyłać swoje adresy do jednej lub drugiej redakcji: **„Skrzydlata Polska" — 00-373 Warszawa 1, ul. Nowy Świat 24/2 lub „Letectvi+kosmonautika" — Jungmannova 24, 113 66 Praha 1, CSRF.**

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **USA.** 6 września br. odbyła się generalna próba nowego samolotu prezydenckiego Boeinga 747-200B Air Force One, którym prezydent Stanów Zjednoczonych George Bush poleciał do Helsinek na spotkanie z prezydentem ZSRR Michaiłem Gorbaczowem (8—9 września). Maszyna ta zastąpiła 17-letniego Boeinga 707, który prezydencką służbę rozpoczął jeszcze za kadencji prezydenta Richarda Nixona. Nowy Air Force One wyposażono m.in. w 85 telefonów (niektóre mają urządzenia elektroniczne uniemożliwiające podsłuch), telefax (umożliwia bezpieczne przekazywanie tajnych dokumentów) oraz system zakłócania, chroniący przed pociskami przeciwlotniczymi.

● **EUROPA PÓŁNOCNA.** Wszystkie państwa bałtyckie przystąpiły 4 września br. do patrolowania Bałtyku z powietrza w celu wykrywania zanieczyszczeń olejowych i innych zagrożeń dla środowiska morskiego. Po raz pierwszy uczestniczyły wspólnie w takiej akcji samoloty państw NATO, UW i neutralnych. Stało się to możliwe dzięki zacieraniu się granic między tymi blokami. W operacji uczestniczył polski samolot zwiadowczy L-410. Operacja będzie powtarzana co pewien czas, a rezultaty pierwszego zwiadu powietrznego znane będą po kilku dniach. Rozpoczęcie operacji, zainicjowanej przez komisję helsińską, traktuje się również jako pierwszy konkretny krok po konferencji państw bałtyckich w szwedzkiej miejscowości Ronneby.

● **FRANCJA.** W Alpach zderzyło się na początku września podczas lotu dwóch brytyjskich lotniarzy, którzy zginęli na miejscu.

● **ZSRR.** 17-letni Dmitrij Siemionow, który w czerwcu br. porwał samolot Aerofłotu do Szwecji, został 7 września przez sąd w Mińsku skazany na 5 lat więzienia. Siemionow jest pierwszą od czterdziestu pięciu lat osobą wydaną władzom radzieckim przez Szwecję.

● **NIEMCY.** Prokuratura w Monachium wydała nakaz zabezpieczenia akt znajdujących się w biurze MBB i poinformowała, iż istnieją uzasadnione podejrzenia, iż zakłady zbrojeniowe Messerschmitta już po wprowadzeniu embarga wysłały do Iraku śmigłowce BK 117 i BO 105 oraz inny sprzęt. W transakcji pośredniczyła prawdopodobnie hiszpańska firma CASA i austriacka Denzel. Koncern MBB handluje bronią z Irakiem od 1978.

● **ZSRR/IRAN.** 2 września w południe na lotnisku w mieście Nachiczewan, w Azerbejdżanie, wylądował samolot transportowy z żołnierzami irańskiego lotnictwa wojskowego, który wtargnął w przestrzeń powietrzną ZSRR. W trakcie wstępnego śledztwa ustalono, że czterej członkowie załogi samolotu są żołnierzami centrum szkolenia pilotów irańskich sił powietrznych. Zatrzymani irańscy piloci oświadczyli, że radziecką granicę państwową naruszyli z powodu złych warunków atmosferycznych i ograniczonej widoczności w czasie lotu.

● **NIEMCY** W muzeum komunikacji w Dreźnie otwarto ponownie stałą ekspozycję poświęconą komunikacji lotniczej. Otwiera ją część poświęcona pionierowi lotnictwa — Otto Lilienthalowi.

● **WŁOCHY.** Zakłady Aeritalia włączone zostały bezpośrednio do współprodukcji zachodnioeuropejskiego konsorcjum Airbus Industrie. Zakład w Neapolu będzie rozwijać i produkować przednią część kadłuba 186-miejscowego samolotu A.321. Pierwsze dostawy z tej produkcji do zakładu Aerospatiale w Saint-Nazaire, gdzie montowane będą kadłuby A.321, rozpoczną się w 1992.

● **HOLANDIA.** Linie lotnicze KLM zamierzają zakupić 14,9% akcji kapitału brytyjskiego przewoźnika lotniczego Air UK. Do 1993 zamierza się podnieść udział tych akcji do 25%.

● **IZRAEL.** Lotnictwo wojskowe zakupi samoloty tłokowe Beechcraft A-36 Bonanza. Ten typ samolotów ma zastąpić 12 samolotów Queen Air 80 i 14 Cessna U-206, które używane były dotychczas jako samoloty przejściowe do szkolenia nawigatorów. Teraz zastąpią je samoloty Bonanza.

● **INDIE.** Przemysł lotniczy tego kraju jest przygotowany do rozpoczęcia prac rozwojowych nad lekkim samolotem bojowym LCA (Light Combat Aircraft), który ma być wielozadaniowy, jednosilnikowy, o prędkości naddźwiękowej, o dużym przyspieszeniu, krótkim starcie i lądowaniu oraz dużej zwrotności.

● **JAPONIA.** Na Zarząd Lotnictwa Cywilnego wywierany jest nacisk, aby zezwolił na zatrudnianie pilotów śmigłowcowych z zagranicy. Wynika to z tego, że w tym kraju jest w lotnictwie cywilnym więcej śmigłowców niż pilotów i wiele operacji nie jest wykonywanych z powodu braku tych ostatnich.

● **USA.** Zakłady McDonnell Douglas przeniosą produkcję foteli wyrzucanych typu ACES II z wytwórni w Long Beach do zakładu w Tutusville na Florydzie.

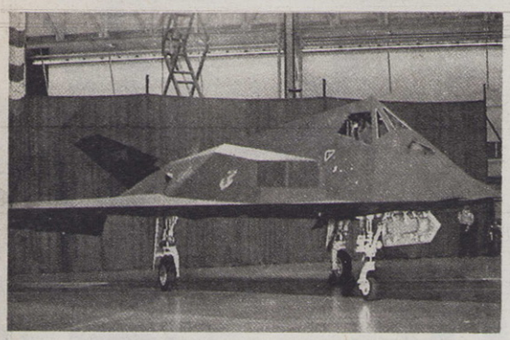
(kon)

NAJPOPULARNIEJSZY

Najpopularniejszym tłokowym śmigłowcem świata jest dwumiejscowy Robinson R22, wyprodukowany dotychczas w liczbie ponad 1000 sztuk. W samej Anglii zarejestrowanych jest 200 R22. Wiosną bieżącego roku w wytwórni „malucha" (masa własna śmigłowca 372 kg) w Torrance w Kalifornii oblatana została jego 4-miejscowa wersja rozwojowa R44 (na zdjęciu z „Air et Cosmos"). Oblotu dokonał konstruktor maszyny i równocześnie główny pilot doświadczalny firmy Frank Robinson. W pierwszych lotach R44 osiągnął prędkość 214 km/h. Kiedy nowy śmigłowiec ukończy cykl lotów doświadczalnych i wejdzie do produkcji jeszcze nie wiadomo.

(w)

59 NIEWIDZIALNYCH MYŚLIWCÓW F-117A



W zakładach lotniczych Lockheeda w Palmdale koło Los Angeles przekazano w połowie lipca br. ostatnie z 59 zamówionych samolotów typu stealth Lockheed F-117A, które otrzymało 37 Tactical Fighter Wing (Taktyczne Skrzydło Myśliwskie) w Tonopah. Wszystkie 59 sztuk tajnego przez lata samolotu pełnią już służbę w jednostkach taktycznych lotnictwa Stanów Zjednoczonych. Są one również demonstrowane publicznie podczas pokazów lotniczych, m.in. na wielkim spotkaniu lotników z całego świata (17 tys. statków powietrznych) w Oshkosh w USA. Na zdjęciu z „Flug Revue": ostatni z przekazanych F-117A w Palmdale

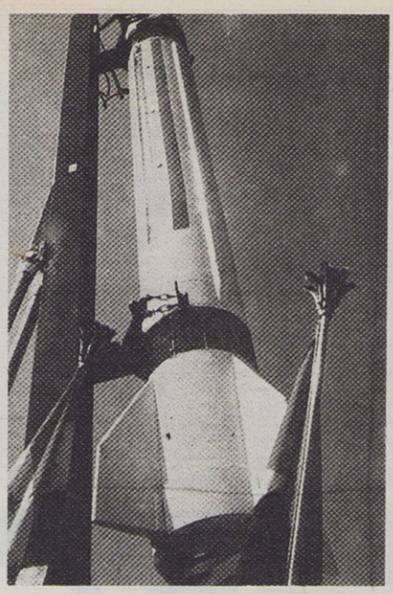
SIMON LASZLO PISZE Z WĘGIER

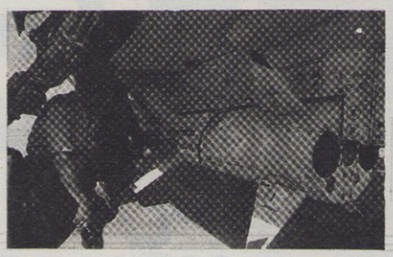
● Na cmentarzu Rakoskeresztur (w kwaterze 301) w Budapeszcie odsłonięto tablicę pamiątkową poświęconą pamięci kapitana pilota Lajosa Totha, pilota wojskowego w II wojnie światowej, który latał na samolocie Me-109 i zestrzelił 23 samoloty przeciwnika. W latach 1948—1950 pełnił służbę w węgierskim lotnictwie demokratycznym, w 1950 został aresztowany i w wyniku fałszywych oskarżeń skazany na karę śmierci. Wyrok wykonano w czerwcu 1951. W 1990 kpt. Lajos Toth został oficjalnie zrehabilitowany.

● Samolot Aeroklubu Malevu Zlin Z-526 (HA-SAP) zawadził podczas lotu ćwiczebnego niedaleko wsi Seitenstetten w Austrii o drzewo i spadł na ziemię, rozbijając się. Pilot Tibor Szilagyi doznał obrażeń.

● Samolot aeroklubu w Esztergom Zlin-142 (HA-SGB) rozbił się 9 lipca w pobliżu wsi Kerekharaszti. Pilot Jozsef Voros i pasażer (obywatel Iraku) ponieśli śmierć.

● Podczas lotu ćwiczebnego w okręgu Kolmo zapalił się silnik samolotu MIG-21 bis węgierskiego lotnictwa wojskowego. Pilot Nandor Killiau katapultował się, maszyna rozbiła się spadając na tereny niezamieszkane.





MILITARNE ATUTY IRAKU

W związku z konfliktem w Zatoce Perskiej prasa światowa szeroko rozpisuje się o militarnych atutach Iraku.

W ciągu ostatnich 10 lat Irak zgromadził znaczną ilość śmiercionośnej broni, przede wszystkim produkcji radzieckiej, ale także francuskiej i brazylijskiej. Jak pisze tygodnik „Time", posługiwania się tą bronią uczą instruktorzy zagraniczni. Ich liczbę szacuje się na kilka tysięcy. Według wywiadu amerykańskiego, jest tam od 500 do 1000 doradców radzieckich (według oficjalnego komunikatu ZSRR — 193 instruktorów).

W zestawieniu opracowanym przez tygodnik „Time" podano, że Irak dysponuje trzema rodzajami rakiet: Al Hussein typu ziemia—ziemia o zasięgu do 550 km, Al Abbas o zasięgu 900 km i Exocet typu powietrze—ziemia, w które są wyposażone samoloty Mirage i śmigłowce wojskowe.

Rakieta Al Hussein (na zdjęciu z lewej z „Air et Cosmos") to broń wymierzona przeciwko gęsto zaludnionym obszarom. Może być także wyposażona w głowice z gazem bojowym. Al Abbas mogłaby być użyta do niszczenia saudyjskich szybów naftowych. Exocet (na zdjęciu z lewej u dołu z „Air et Cosmos"), to wypróbowana przez Argentynę w czasie wojny o Falklandy rakieta do walki z okrętami, ale może być również użyta do niszczenia wież wiertniczych. Przenosi też ładunki z bronią chemiczną.

Według danych wywiadu, Irak ma do dyspozycji 513 samolotów bojowych. Jednostki obrony przeciwlotniczej są wyposażone w około 4 tys. dział i przeszło 270 rakiet przeciwlotniczych.

Siły zbrojne Iraku dysponują też rakietami krótkiego zasięgu Ababil typu ziemia—ziemia o zasięgu do 100 km. Ich głowice służą do rażenia piechoty. Jedna rakieta tego typu zastępuje baterię haubic. Irak ma też około 550 czołgów i 3 tys. dział.

JAN ZWIERZYŃSKI PISZE Z KANADY

ZŁODZIEJE NA LOTNISKU W MONTREALU

Zorganizowane gangi złodziei okradają podróżnych korzystających z montrealskiego lotniska Dorval. Czyhają oni zwłaszcza na podróżnych pochodzenia azjatyckiego. Stacjonująca na dworcu jednostka RCMP (Królewska Kanadyjska Konna Policja) nie może podjąć śledztwa w tej sprawie, ponieważ kradzieże w porcie lotniczym podlegają jurysdykcji miejskiej.

W lipcu br. co najmniej ośmiu podróżnych (w tym sześciu ze Wschodu, lub Kanadyjczyków azjatyckiego pochodzenia) straciło swój bagaż w czasie odlotu lub przylotu. Złodzieje pracują parami: jeden z nich kradnie bagaż, podczas gdy drugi zajmuje uwagę podróżnego pytając go o godzinę, upuszczając pieniądze na podłogę, albo mówiąc mu: „hej, ma pan ketchup na płaszczu". Inny trik polega na tym, że złodziej ma dużą twardą walizkę, która nie ma spodu, natomiast ma otwór pod rączką. Złodziej opuszcza taką walizkę na czyjś bagaż i odchodzi z nim.

Prawdopodobnie do złodziei dotarły pogłoski o tym, że ze Wschodu przylatują do Kanady bogaci ludzie. Złodzieje robią jedną lub dwie akcje dziennie i znikają. Jedną z ostatnich ich ofiar był businessman z Hongkongu, który miał w bagażu 1000 USD i paszport. W tym roku jest mniej złodziei niż ubiegłej jesieni, kiedy kradli oni bagaże dwa lub trzy razy dziennie.

Jeden z pracowników linii lotniczych na Dorval, zatrudniony tam od piętnastu lat twierdzi, że obecnie złodzieje bardziej dają się we znaki niż kiedyś, i że zapewne byłoby mniej kradzieży gdyby policja częściej kontrolowała dworzec lotniczy. Jednakże liczba patroli nie może być zwiększona, ponieważ 65 osób z oddziału RCMP na Dorval odpowiedzialnych jest przede wszystkim za bezpieczeństwo pasażerów w czasie wprowadzania ich na pokład samolotu. Miejska policja, której posterunek znajduje się w sąsiednim osiedlu, a do której należy ściganie sprawców tych kradzieży, często w ogóle nie pokazuje się na lotnisku, gdy pasażer zgłasza kradzież i przyjmuje zgłoszenie tylko telefonicznie. Tylko wtedy, gdy jest świadek kradzieży, funkcjonariusz wysyłany jest do portu — są to jednak bardzo rzadkie przypadki. Dlatego słyszy się opinie, że jurysdykcje powinna przejąć RCMP, która jest zlokalizowana na dworcu lotniczym.

POWIETRZNI PRZEWOŹNICY (5)

AIR SEYCHELLES. Mahe — Seszele. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia ponad 120 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju i do Europy. Sprzęt: 6 samolotów, w tym po dwa B.707, DHC-6Srs300 i BN12A Islander. Skrót: HM. Członek IATA.

AIR UK. Crawley — Wielka Brytania. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia 1000 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju (37%) i do Europy Zachodniej. Sprzęt: 23 samoloty, w tym 17 F.27Mk200, 500 i 600. Przewozi rocznie ok. 1 mln pasażerów. Skrót: UK. Członek IATA.

AIR ZAIRE. Kinszasa — Zair. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia ponad 2700 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju, w Afryce i do Europy. Sprzęt: 5 samolotów, w tym 2 B.737-300. W 1988 przewieziono ponad 200 tys. pasażerów. Skrót: QC. Członek IATA.

AIR 2000. Crawley — Wielka Brytania. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia ponad 250 pracowników. Wykonuje przewozy czarterowe w Europie. Sprzęt: 4 samoloty B.737-200. W 1988 przewieziono ponad 420 tys. pasażerów.

(ko)

LOT-em PO UCHODŹCÓW

Codziennie serie z automatów na ulicach. Wojskowe transporty wiozące sprzęt i łupy... Podbój Kuwejtu przez Irak zaskoczył Polaków, zatrudnionych w małym państwie nad Zatoką Perską. Większość naszych rodaków — nie pamiętała ostatniej wojny w Europie. W czasie poprzedniej, iracko-irańskiej, w najgorszym razie byli na głębokim zapleczu frontu. W rozpoczętej 2 sierpnia nowej wojnie na Środkowym Wschodzie wbrew swej woli znaleźli się na pierwszej linii. Strzały słyszeli z bliska.

16 sierpnia wyruszył z Kuwejtu pierwszy konwój polskich uchodźców. Obładowani torbami z rzeczami osobistymi, dorobkiem z przedwcześnie przerwanych, zawieszonych kontraktów, na granicy z Jordanią musieli przejść z irackich do jordańskich autobusów, by pokonać 300-kilometrową drogę do Ammanu.

Roman Czajkowski z Polserwisu był w drugim konwoju, który wyruszył z Kuwejtu 20 sierpnia. Pamięta cierpliwe oczekiwanie w autobusach przepuszczających irackie kolumny pancerne na drogach rozjeżdżonych przez czołgi. Pozorna kontrola przypominała przekreśloną podbojem granicę Kuwejtu. 800 km od stolicy podbitego państwa, po drodze wiodącej przez najgorętsze części Iraku, w bazie Dromexu w Ramadi pod Bagdadem uchodźcy dostali śniadanie, pierwszy prawdziwy posiłek. Trzy dni zajęła droga z Kuwejtu do Ammanu. Z obozu Dromexu zabrały Polaków jordańskie autobusy. Ze stolicy Jordanii przylecieli do Warszawy samolotem LOT-u.

Czarterowe samoloty Polskich Linii Lotniczych LOT latały do Ammanu, zanim dotarły tam pierwsze grupy Polaków opuszczających Kuwejt. Pierwsi na ich pokładach zabierali się do kraju Polacy zatrudnieni bliżej, w Iraku. Piloci LOT-u nie wspominają tych rejsów jako wypraw niezwykłych, wyjątkowych, choć nigdy przedtem do Ammanu nie latali.

Stan zapalny w Zatoce Perskiej wydłużył

Na zdjęciach: u góry — Tu-154M. Z lewej i powyżej, w kolejności: kpt. pil. Tadeusz Stankiewicz — w Kuwejcie, w Iraku (w głębi portret Sadama Husajna) i za sterami Tu-154M. Poniżej: pierwsi polscy uchodźcy znad Zatoki Perskiej w Warszawie

bliskowschodnie szlaki polskich samolotów. 3,5 tys. km, cztery godziny lotu bez międzylądowań po drodze, wynosi droga z Warszawy do Ammanu. Wspomina kapitan pilot Tadeusz Stankiewicz: — 21 sierpnia pogoda była bezwietrzna. W nowoczesnym, położonym 800 m npm lotnisku w Ammanie panował zwykły ruch. Zajęliśmy miejsce na płycie przeddworcowej. Pod kadłubem polskiego Tu-154M stał jordański żołnierz. W czasie krótkiego, godzinnego postoju nie opuszczał swojego posterunku. Nie zaglądał do samolotu, nie naprzykrzał się. Załadunek dużego bagażu przebiegał sprawnie. Pasażerowie byli wypoczęci po ośmiu godzinach spędzonych w jordańskim hotelu. Jedynie nawigator — wspomina Tadeusz Stankiewicz — został zaskoczony żądaniem wniesienia opłat portowych w gotówce. Poratował go dolarami przedstawiciel LOT-u.

Na pokładzie samolotu znajomy kpt. Stankiewicza poznany przed miesiącem w Iraku w czasie wycieczki do Babilonu, opowiadał mu, że w Bagdadzie po 20 dniach wojny zaczyna brakować chleba, wydłużają się kolejki po mąkę, ryż, a o cukrze przestano już mówić. Tego dnia, 21 sierpnia, dwa samoloty LOT-u zabierały 300 ewakuowanych z Badgadu Polaków.

W niecały tydzień później, w sobotę 25 sierpnia kpt. Stankiewicz zobaczył swoje dopisane atramentem nazwisko w planie lotów do Bagdadu. Jego załoga jako druga z kolei miała lecieć do stolicy Iraku. Do Iraku pod koniec sierpnia nie latał prawie nikt z zagranicznych przewoźników.

LOT DO BAGDADU

W hotelu „Pod Albatrosem" w Atenach nie można zasnąć z powodu hałasu. Nad ateńskim hotelem dla załóg lotniczych skręcają niemal pod kątem prostym wszystkie samoloty startujące z pasa 15 lotniska stolicy Grecji. Lecąc prosto musiałyby wznosić się nad Akropolem. O 1:20 czasu ateńskiego, już 26 sierpnia, po dwóch godzinach i piętnastu minutach lotu z Warszawy załoga kpt. Stankiewicza po lądowaniu w Atenach przekazała Tu-154M SP-LCL pierwszej załodze czekającej w Grecji na lot do Bagdadu.

W poniedziałek wieczorem, po nocy trudnej do przespania w hotelu i dniu spędzonym w Atenach, druga załoga LOT-u szykująca się do rejsu do Bagdadu uspokojona została częściowo telegramem, że pierwszy lot zakończył się sprawnie, bez niespodzianek. Niepokoiły jednak pewne odstępstwa od przyjętych zwykle zasad. Władze Iraku żądały od załogi samolotu przed wlotem nad ich terytorium utrzymywania łączności na falach krótkich. Normalnie korespondencję prowadzono na falach ultrakrótkich. Teleks z Warszawy nie uprzedzał, że w czasie lotu Irakijczycy zignorowali własne żądanie i wszystkie próby nawiązania łączności na falach krótkich — kończą się niepowodzeniem.

O 2:30 we wtorek 27 sierpnia załoga kpt. Tadeusza Stankiewicza wystartowała z Aten na tym samym samolocie, na którym przed tygodniem leciała do Ammanu. Przewidziana na trzeci rejs do Bagdadu załoga, która przyprowadziła do Aten Tu-154M SP-LCG, nie poleciała następnego dnia do stolicy Iraku. Wróciła do Warszawy. Na Środkowym Wschodzie polityka jest bardziej zmienna od pogody. Prognozy pogody nad swoim terytorium Irak — jako państwo w stanie wojny — nie udostępniał zagranicy. Wyłączył też część radiolatarni na trasie lotu. Jedynie dzięki pokładowemu komputerowi — omega — współpracującemu z autopilotem załoga mogła kontynuować lot po zaplanowanej trasie.

Nad Turcją lot przebiegał normalnie. Kontrola lotów przypominała załodze żądanie Iraku utrzymywania łączności na falach krótkich. Nad Irakiem, po wschodzie słońca, lecącą na poziomie 370 załogę LOT-u przywitała cisza radiowa. Kpt. Tadeusz Stankiewicz wspomina, że denerwował się mniej tylko dlatego, że inni członkowie załogi denerwowali się bardziej. Z 11 300 m, przy bezchmurnej — bezwietrznej pogodzie zielona dolina między Tygrysem i Eufratem wyglądała tak samo zasobnie jak w starożytności, choć — jak donoszą państwa organizujące blokadę ekonomiczną Iraku — 3/4 żywności ten kraj sprowadza z zagranicy. Do lądowania w Bagdadzie polski samolot podszedł z trasy z kursem 150 stopni. Z wieżą bagdadzką porozumiewał się na falach ultrakrótkich.

Na płycie lotniska stały dwa irackie samoloty: DC-8 i Boeing 747. Przed miesiącem, w połowie lipca, w bagdadzkim porcie lotniczym kpt. Tadeusz Stankiewicz widział samoloty wielu towarzystw lotniczych. Dwie trzecie z ok. 30 „rękawów" było wówczas zajętych. Na pokłady samolotów wchodzili pasażerowie. Tym razem uderzała pustka.

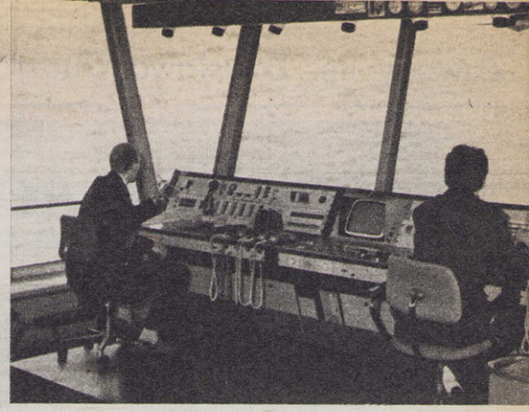
„Follow me" ustawił polski samolot tyłem do opustoszałego portu. Nie było innych środków ostrożności. Pod samolotem nie było żołnierzy. Urzędnikom z polskiej ambasady, którzy dostarczyli pocztę dyplomatyczną, załoga samolotu przekazała listy do Polaków zatrudnionych w Iraku, które wcisnęły pilotom i nawigatorowi jeszcze w Warszawie zapłakane kobiety, niepokojące się o los bliskich będących na kontraktach środkowowschodnich. Urzędnicy cieszyli się z kilku bochenków świeżego chleba otrzymanych z pokładu samolotu. Dziwili się optymistycznie ustalonemu rozkładowi lotów do Bagdadu, opublikowanemu w polskich gazetach. Następne przeloty nie były jeszcze uzgodnione. Rozchodziła się pogłoska, że Irak wywiera nacisk na polskiego przewoźnika, żeby uruchomił stałe połączenie z Bagdadem.

152 pasażerów, w tym dwoje dzieci, zajmowało miejsca w samolocie. Z załadunkiem bagażu Irakijczycy uwinęli się w ciągu godziny i 10 minut. Kobiecy głos z wieży udzielił zgody kapitanowi Stankiewiczowi na uruchomienie silników i zajęcie miejsca na drodze kołowania. Cała sztuka lotów do krajów, gdzie panują upały, polega na tym, żeby startować w miarę wcześnie, w nocy lub o świcie, zanim słońce wzniesie się zbyt wysoko nad horyzont i wzrośnie temperatura. Przed pasem startowym kontrola lotniska kazała polskiemu samolotowi czekać pół godziny. Tyle nie czeka się w najruchliwszych portach lotniczych, nawet gdy się ma dziewiątą czy dziesiątą kolejkę do startu. Na bagdadzkim lotnisku było pusto. Temperatura na zewnątrz wzrosła z 26 do 32 stopni. W kadłubie samolotu nad rozgrzanym betonem płyty lotniska sięgała ona 40 stopni Celsjusza. Przedtem pasażerowie 2 godziny czekali na przylot samolotu. Teraz dawali upust swemu zdenerwowaniu. Na szczęście działała klimatyzacja samolotu. Po trzydziestu pięciu minutach otrzymano zgodę na start. Przed polskim samolotem wystartował tylko jeden iracki Boeing 747 do Ammanu. Samolot LOT-u — jako następny — oderwał się od pasa startowego obramowanego stanowiskami obrony przeciwlotniczej. W południe 28 sierpnia wylądował w Warszawie.

TADEUSZ KRASSOWSKI

14 września br. o 13:50 wylądował na Okęciu kolejny samolot Tu-154M Polskich Linii Lotniczych LOT, który przywiózł z Iraku następnych 150 pasażerów. Byli to pracownicy Dromexu, Mostostalu Zabrze, Polservisu i innych polskich przedsiębiorstw.

Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski (2), Sławomir Wojno (1) i archiwum



ZLIKWIDOWAĆ POLSKI ?

Zagęszczenie przestrzeni powietrznej w świecie ruchem statków powietrznych zaczyna być z roku na rok coraz większe i podobnie, coraz większe staje się w wielu rejonach świata zagrożenie kolizjami powietrznymi. Aby temu zapobiec, udoskonala się metody kontroli ruchu lotniczego, m.in. przez wprowadzanie obowiązku wyposażania statków powietrznych w transpondery, rewizję zasad prowadzenia korespondencji radiowej między statkami powietrznymi oraz między nimi i organami kontroli ruchu lotniczego na ziemi.

Od lat światowym językiem tej korespondencji jest angielski. Jednak w wielu krajach stosowany bywa również język strefowy — hiszpański, francuski i rosyjski — oraz język regionalny, właściwy dla obszaru danego kraju. W Polsce korespondencję radiową prowadzić można po angielsku, rosyjsku i po polsku. Ta różnorodność języków korespondencji radiowej w ruchu lotniczym jest obecnie kwestionowana, jako kryjąca w sobie potencjalne niebezpieczeństwo nieporozumień i przesłanek do wypadków.

W Republice Federalnej Niemiec, w której łączność radiowa w ruchu lotniczym była dwujęzyczna, po angielsku i niemiecku, od 6 kwietnia 1989 wprowadzono zasadę, że język niemiecki zostaje wyeliminowany z korespondencji w większości obszarów ruchu lotniczego. Dopuszczalny jest tylko w lotach VFR i przy kontroli naziemnego ruchu statków powietrznych (podczas kołowania). W lotach kontrolowanych IFR wszystkie rozmowy między statkiem powietrznym i ziemią odbywają się po angielsku. Na stosowanie w lotach IFR niemieckiego konieczna jest specjalna zgoda BFS (Bundesanstalt für Flugsicherung), udzielana tylko wyjątkowo, na krótki okres czasu i pod warunkiem, że nie zagrozi to bezpieczeństwu lotów.

Wydaje się, że niemiecki przykład zasługuje na wykorzystanie również w Polsce. Trójjęzyczność rozmów radiowych, jakie słyszeć można na częstotliwości polskiej kontroli ruchu lotniczego, nie tylko budzi grozę u załóg zagranicznych i utrudnia pracę kontrolerów, ale kryje w sobie to, o czym wspomniano wyżej — zagrożenie bezpieczeństwa lotów w polskiej przestrzeni powietrznej. Czy, przynajmniej w ruchu kontrolowanym IFR, nie można by np. zrezygnować z polskiego?

Propozycja wydawać się może szokująca, ale przecież w dążeniu do poprawy stanu bezpieczeństwa w powietrzu nie można kierować się emocjami. Załogi LOT-owskie i tak posługują się językiem angielskim we wszystkich lotach zagranicznych (często także i krajowych). Także wielu innych polskich pilotów zawodowych, mających uprawnienie do lotów przyrządowych IFR, ma również uprawnienie do prowadzenia korespondencji w języku angielskim, które warunkuje pracę za granicą. Przejście więc w lotach kontrolowanych, wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej, wyłącznie na angielski (z dopuszczeniem rosyjskiego dla lotów tranzytowych radzieckich statków powietrznych) nie stanowiłoby istotnej trudności. Pewien kłopot mieliby tylko piloci, którzy uzyskali uprawnienia IFR bez procedur angielskich, ale ci musieliby się po prostu nauczyć proceduralnego angielskiego. Jeśli chcemy wrócić do Europy, jest to cena, jaką piloci nasi będą musieli za to zapłacić. Roger? **(w)**

Na zdjęciu archiwalnym: na wieży kontroli ruchu lotniczego lotniska Warszawa Okęcie

JAK RÓWNY Z RÓWNYM

Ostatnia, najbardziej widowiskowa konkurencja XI Ogólnopolskich Rzeszowskich Zawodów Samolotowych im. Zdzisława Dudzika — lądowania. Lotnisko w Jasionce. Od ponad dwóch godzin trwa rywalizacja najlepszych polskich pilotów. Zgodnie z zasadą, zawodnicy startują w kolejności odwrotnej od pozycji uzyskanych po dwóch konkurencjach nawigacyjnych. Na placu boju pozostali więc tylko czterej najlepsi: Jan Gruszecki z Aeroklubu Podkarpackiego — czwarte miejsce, 128 punktów karnych; Wacław Wieczorek z Aeroklubu Krakowskiego — trzecie miejsce, 97; Marek Kachaniak z Aeroklubu Rzeszowskiego — drugie, 85 i Włodzimierz Skalik z Aeroklubu Częstochowskiego — lider, mający po dwóch konkurencjach 84 punkty karne. W poprzedniej serii swoje regulaminowe lądowania, z bardzo dobrymi wynikami, wykonali już Janusz Darocha i Wacław Nycz, mający po dwóch konkurencjach punktów karnych, w kolejności — 131 i 155. Tak więc ta ostatnia konkurencja ostatecznie zadecyduje o zwycięstwie i kolejności miejsc. Czy dwaj młodzi piloci — Kachaniak i Gruszecki, którzy ośmielili się wtargnąć na czołowe miejsca i rozdzielić utytułowanych w świecie mistrzów, utrzymają swe doskonałe pozycje? — Wśród obserwatorów wzrastają emocje.

Seria pierwsza — lądowanie normalne: do lądowania podchodzi Gruszecki, równo, spokojnie, ale ląduje dwa metry przed linią centralną. Następni — Wieczorek i Kachaniak wykazują pełną precyzję i trafiają na linię. Ale Skalik przelatuje o dwa metry! I w tej chwili na prowadzenie wychodzi Kachaniak, którego od lidera dzielił tylko jeden punkt. Czyżby mistrza zawiodły nerwy?

Seria druga — lądowanie bez użycia silnika z możliwością używania klap: Gruszecki — plus jeden metr, Wieczorek — minus jeden, Kachaniak — minus jeden. Tylko Skalik trafia na linię.

Seria trzecia — lądowanie najtrudniejsze, bez użycia silnika i klap: Gruszecki nie wytrzymuje nerwowo i ląduje dwa metry przed linią. Wieczorek też nie jest precyzyjny i uzyskuje wynik — minus jeden. Również Kachaniaka ponoszą nerwy i przelatuje aż trzy metry. Za to Skalik wykazuje pełne opanowanie i znów trafia na linię centralną, obejmując ponownie prowadzenie.

Seria czwarta — lądowanie znad bramki: Gruszecki znów nie dociąga i uzyskuje wynik minus trzy, zaś pozostali trzej zawodnicy trafiają idealnie w linię centralną!

Tym samym zwycięzcą zawodów zostaje Włodzimierz Skalik. Na drugim miejscu utrzymuje się Marek Kachaniak, a na trzecim Wacław Wieczorek. Młody pilot z Krosna, Jan Gruszecki spada na także bardzo dobre w tym gronie miejsce szóste, w wyniku czego dwaj utytułowani mistrzowie — Darocha i Nycz — awansują odpowiednio na miejsca czwarte i piąte. Takimi wynikami kończą się te trzydniowe zawody (30.08.—1.09.90), które tym razem zorganizowano pod kątem przygotowań do udziału w mistrzostwach świata w lataniu precyzyjnym, jakie odbędą się w listopadzie br. w Argentynie.

Zawody zgromadziły łącznie 32 uczestników. Najliczniejsze zespoły wystawiły aerokluby regionalne z Rzeszowa (7 pilotów) i Łodzi (5). Piękna, słoneczna pogoda sprzyjała zarówno zawodnikom, jak sędziom i organizatorom. Kierownictwo Aeroklubu Rzeszowskiego wywiązało się z obowiązków organizatora imprezy na piątkę, pomimo bardzo skromnej liczby pracowników etatowych — nie zawiedli bowiem działacze. Jak zgodnie stwierdzali uczestnicy tych organizowanych w Rzeszowie już od 11 lat zawodów samolotowych — będących formą uczczenia pamięci pierwszego twórcy sukcesów polskich pilotów w lataniu precyzyjnym i rajdowym na arenie światowej, znakomitego pilota i trenera Zdzisława Dudzika — Rzeszów ma obecnie doskonałe warunki do organizowania imprez lotniczych. Nowo zbudowany obiekt ARz oraz zaplecze techniczne i socjalno-bytowe (hotel, restauracja) rzeszowskiego Ośrodka Kształcenia Lotniczego, zapewniają w pełni wszystkie w tym względzie potrzeby i stwarzają dobre prognozy organizatorom samolotowych mistrzostw świata, które — jak wiadomo — mają się odbyć w 1992 właśnie w Rzeszowie.

Marek Kachaniak, który zaczyna dorównywać mistrzom

Wróćmy jednak do zakończonych zawodów. Przedstawiony na wstępie przebieg niezwykle emocjonującej i widowiskowej dla rzeszowskiej publiczności konkurencji lądowań, poprzedziły dwie konkurencje nawigacyjne, zaprogramowane — jak zwykle — przez trenera kadry narodowej Andrzeja Osowskiego. Uczestnicy zawodów otrzymali zadanie precyzyjnego obliczenia, a następnie przelecenia wyznaczonych tras z tolerancją 2 sekund, znalezienia wyłożonych na trasie znaków i zidentyfikowania obiektów terenowych na podstawie zdjęć. W konkurencji pierwszej zdecydowanie zwyciężyli ex aequo, W. Skalik i W. Wieczorek, mając zaledwie po trzy punkty karne, co uznać można za wynik znakomity. Na trzecim miejscu uplasował się J. Darocha (33), na czwartym — A. Marszałek (30), piątym — Z. Chrząszcz (36) i szóstym — M. Kachaniak (38). Konkurencję drugą wygrał M. Kachaniak (47) przed Gruszeckim (78), W. Skalikiem (81), W. Wieczorkiem (94), J. Darochą (108) i W. Nyczem (111).

— Jest w pełni zadowolony z przebiegu zawodów — powiedział kierownik sportowy zawodów Andrzej Osowski — które odbyły się przy pięknej pogodzie, z doskonałą obsadą sędziowską, z sędzią głównym Jerzym Szeflerem na czele. Poziom bardzo wysoki. Na uznanie zasługuje duży wysiłek zawodników. Słowa pochwały i podziękowania należą się także organizatorom.

— Rzeszowskie zawody samolotowe były eliminacją przed czekającymi nas mistrzostwami świata w Argentynie. Czy kandydaci do reprezentacji potwierdzili swoją wysoką formę?

— Każde zawody i zgrupowania służą temu celowi. Chodzi o to, by z szerokiej, 12-osobowej kadry wyłonić piątkę reprezentantów. Oczywiście te zawody dały nam obraz aktualnej formy kandydatów i będą mieć wpływ na ustalenie reprezentacji. Są jednocześnie podsumowaniem rankingu, prowadzonego od początku tegorocznego sezonu, obejmującego wszystkich członków kadry.

— Czy już dziś może Pan zdradzić Czytelnikom SP skład (oczywiście jeszcze nieoficjalny) naszej reprezentacji?

— Oczywiście. Z wyników rankingu wynika, że do Argentyny pojadą: Darocha, Skalik, Wieczorek, Nycz i Michalski.

Rzeszowskie zawody im. Z. Dudzika wykazały bezspornie dobrą formę naszych czołowych zawodników, przygotowujących się do udziału w kolejnych mistrzostwach świata. Jednocześnie ich niezwykle optymistycznym akcentem była bardzo dobra postawa młodych pilotów, którzy nie licząc się z prestiżem swych utytułowanych kolegów, rywalizowali z nimi jak równy z równym. Przykładem tego są wysokie lokaty dwóch młodych pilotów: Marka Kachaniaka z Rzeszowa i Jana Gruszeckiego z Krosna.

JULIAN WOŹNIAK

Wilga podczas próby lądowań. Zdjęcia autora

SKRZYDLATA POLSKA

...JAK PIĘKNIE brzmią te słowa. Gdy 60 lat temu w lipcu ten właśnie tytuł otrzymał miesięcznik — organ klubów lotniczych, wydawnictwo LOPP, powstałe z połączenia „Młodego Lotnika" (założonego już w 1924 r.) i „Pilota" — wydawał się on przejawem typowego polskiego „chciejstwa". A jednak już najbliższe lata, przynajmniej gdy chodzi o wielki sportowy wyczyn, o wspaniałe konstrukcje szybowcowe oraz samolotowe i pęd polskiej młodzieży do latania za wszelką cenę, zweryfikowały te słowa challengeowymi zwycięstwami Żwirki i Wigury, Bajana, sukcesami Burzyńskiego, Hynka, Janika w balonowych zmaganiach o Puchar Gordona Bennetta, wspaniałymi samolotami turystycznymi RWD i konstrukcjami szybowcowymi Szczepana Grzeszczyka czy Antoniego Kocjana. Lotnictwo stało się dumą całego narodu, czymś tak bliskim polskiej młodzieży, że nawet w okresie okupacji wychodziło dla niej unikalne w całej podbitej Europie konspiracyjne pismo „Wzlot".

Po wojnie „Skrzydlata Polska" odrodziła się już w maju 1945, od 1953 ukazuje się zaś jako jeden z nielicznych na świecie tygodnik lotniczy, pismo, które jako drugie wyróżnione zostało przez FAI w 1966 Dyplomem Honorowym Federacji.

Piszę te słowa nie bez wzruszenia, gdyż jako rówieśnik „Skrzydlatej" i jej wierny czytelnik od 1945, wciągnięty w krąg lotniczych spraw przez mój ulubiony tytuł, trzy lata później poznałem na górze Chełm w Goleszowie smak szybowcowej przygody. Wiem, że niejeden sławny dziś pilot, niejeden polski samolotowy, szybowcowy czy modelarski mistrz świata, nie zasiadłby nigdy za sterami, gdyby nie wziął kiedyś do ręki „Skrzydlatej Polski".

Sto lat i tradycyjnie tylu lądowań co startów życzy „Skrzydlatej Polsce" oraz jej zespołowi starszy zaledwie o 9 roczników „Przegląd Sportowy", jego załoga i niżej podpisany „lotnik" PS

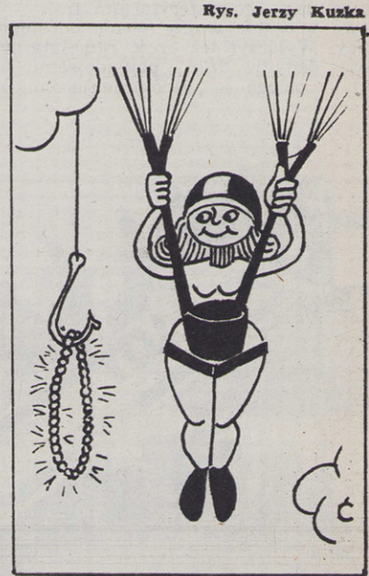
KRZYSZTOF BLAUTH
„Przegląd Sportowy", nr 124/1990

Od redakcji: Dziękujemy Krzysztofowi Blauthowi i jego redakcji za piękne odnotowanie jubileuszu 60-lecia „Skrzydlatej Polski" na łamach poczytnego, prawie 70-letniego „Przeglądu Sportowego".

Dziękujemy wszystkim, którzy złożyli nam jubileuszowe gratulacje i życzenia.

SKRZYDLATA POLSKA

Rys. Jerzy Kuzka



RAJD SAMOLOTÓW AMATORSKICH

Jak już informowaliśmy, w ZSRR odbył się wielki rajd samolotów amatorskich, w którym uczestniczyło 11 konstrukcji. Start nastąpił 3 sierpnia 1990 z moskiewskiego lotniska Tuszyno. Po przebyciu trasy: Moskwa — Tuła — Orzeł — Kursk — Charków samoloty wylądowały w Dniepropietrowsku, skąd pochodzą poniższe zdjęcia.

Wszystkie samoloty były wyposażone w czechosłowackie silniki Walter Minor. Umożliwiło to przeloty z prędkością 120—150 km/h.

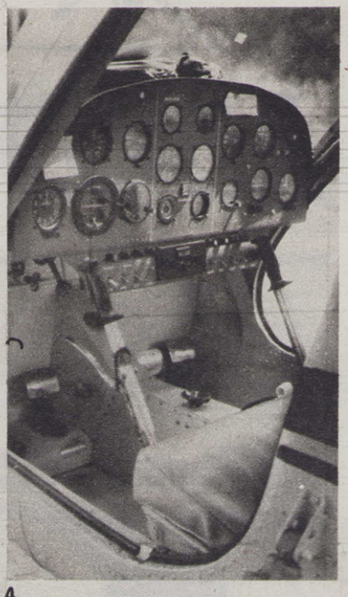
Po pokazach w Dniepropietrowsku, dalsza trasa wiodła przez: Zaporoże, Melitopol, Dżankoj, Teodozję (Płanierskoje), Nową Kachowkę, Kirowgrad, Kijów, Homel, Briańsk, Kaługę. Zakończenie rajdu odbyło się 18 sierpnia w Moskwie.

Tekst i zdjęcia: JURIJ SYTNIK

1

2

3



4

5

Na zdjęciach:

1. Dwupłatowiec Debiut, skonstruowany i pilotowany przez Wiktora Piwowara

2. Górnopłatowiec Burewiestnik, skonstruowany i pilotowany przez Wasilija Wiszniewieckiego, zbudowany w półtora roku

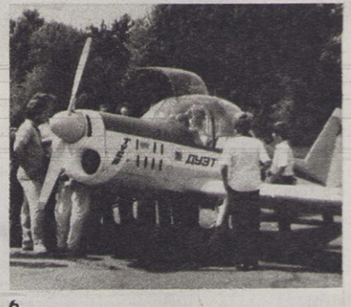
3. Górnopłatowiec Stayer, skonstruowany i pilotowany przez Władimira Piatachina i Aleksandra Tkaczowa. Uznany za najlepszy samolot rajdu

4. Tablica przyrządów w kabinie Stayera

5. Znaczki okolicznościowe rajdu

6. Dolnopłatowiec Duet, zbudowany w Twerze

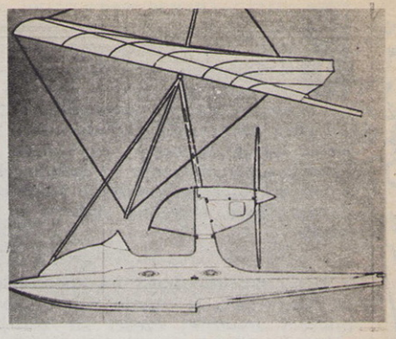
7. Ogólny widok lotniska etapowego w Dniepropietrowsku



6

7

LATAJĄCY KATAMARAN



Włoska wytwórnia lotni Polaris w Costacciaro nad jeziorem Como produkuje ciekawą motolotnię wodną. Nie jest to jednak jej własna konstrukcja, bowiem projektantem jest Brytyjczyk Renato Sony-Levi, a prawa produkcyjne zostały nabyte od Go Plane z wyspy Wight.

Włoski produkt nazywa się Air Dinghy i jest uskrzydlonym katamaranem wykonanym z kompozytów szklano-kewlarowych. Chociaż Air Dinghy jest motolotnią jednomiejscową, jednak ze względu na zwiększoną masę zastosowano płat od lotni dwumiejscowej Polaris Biplace (francuski Atlas) o powierzchni 19 m². Jednostką napędową jest włoski dwucylindrowy silnik dwusuwowy KFM-107 o mocy 17,7 kW (24 KM) przy 6300 obr/min, wyposażony w rozrusznik elektryczny.

Na naszej Dinghy może latać każdy — twierdzi szef wytwórni — który jest entuzjastą nie tylko latających wodno-samolotów. Ma patent kapitana jachtowego i niemałe osiągnięcia żeglarskie. Wystarczy tylko dać pełny gaz i Dinghy leci sama — potwierdza jego słowa szef rozwoju wytwórni. Motolotnia nie da się przeciągnąć, a na wodzie jest bezpieczna do tego stopnia, że jest możliwy start i lądowanie w zakręcie. Użytkowanie jest dopuszczalne do wysokości fali, przy której entuzjaści desek z żaglem zaczynają chronić się na brzegu.

Air Dinghy umożliwia też połączenie sportów lotniczych i wodnych: katamaran bez płata może służyć jako szybka motorówka.

Innym ciekawym wyrobem wytwórni jest dwumiejscowa motolotnia Dynamik-Trick (patrz SP 11/1990) na podłodziu pontonowym. Nazwa tego statku powietrznego jest związana z pomysłem, jaki należy wykorzystać aby płaskodenny ponton z pełnym obciążeniem „odkleić" od wody. Potrzebne są energiczne ruchy sterownicą. Po próbach łódź otrzymała usztywnienie dna ułatwiające start. Opracowano też dwumiejscową odmianę Air Dinghy.

Dane Air Dinghy: rozpiętość — 10,7 m; długość katamaranu — 3,9 m (szerokość — 1,8 m); masa własna — 110 kg + płat (30 kg), masa użyteczna — 100 kg.

(MM)

Z BLISKA I DALEKA

● Opisany powyżej latający katamaran (Polaris Dinamic Trick) znany jest we Włoszech od 1990 z latającej makiety zbudowanej dla potrzeb filmowych. Rozpiętość — 2,23 m, pow. nośna — 82,83 dm², masa — 3 kg, silnik Super Tigre S-49, pokrycie dakronowe.

● Poisk — studenckie biuro konstruktorskie moskiewskiego instytutu inżynierów lotnictwa cywilnego, istniejące od 1978, zajmuje się projektowaniem i budową lotni oraz motolotni. Poisk-01 pojawił się w 1981, a potem Poisk-2 (dwumiejscowy z silnikiem 29,4 kW) wykorzystywany do zdjęć lotniczych i transportu małych ładunków. Poisk-03 był dwumiejscowy i dwusilnikowy (2 x IŻ-P-S po 22 kW). Poisk-04 otrzymał silnik chłodzony wodą (Wichr), który jednak okazał się zawodny. Poisk-05 był dwusilnikowy z całkowitą symetrią aerodynamiczną (2 x IŻ-P-S) uzyskaną poprzez przeciwbieżne śmigła współosiowe. Zawodność silników przeszkodziła w doprowadzeniu motolotni do serii. Poisk-06 został opracowany do produkcji seryjnej w lotniczych zakładach remontowych w Rżewie z ulepszonymi silnikami RMZ-640 z gaźnikami od motocykli wyścigowych CzZ. Dwa prototypy 06 przeszły w 1989 próby na północy ZSRR. Wystąpiły kłopoty z zapłonem. W biurze Poisk pracuje etatowo 5 osób. Wszyscy zajmowali się motolotniami już w czasie studiów (prace przejściowe i dyplomowe), zaś kierownik zespołu uzyskał stopień doktora za pracę o tej tematyce. Z doświadczeń wynika, że np. dla obszaru Czukotki właściwsze byłyby motolotnie wodne. Obecnie zespół opracowuje motolotnię Poisk-07 z ulepszonym napędem.

● W wypadku zginął pionier lotniarstwa bułgarskiego Emil Karlew, twórca udanych konstrukcji (np. Zmiej-10), użytkowanych również w Europie Zachodniej.

● W hiszpańskiej miejscowości Andorra w Pirenejach istnieją sprawdzone możliwości do wyczynowych lotów lotniowych: zbocza 1900—2900 m npm, z bezpiecznymi lądowiskami.

● Dwadzieścia procent śmiertelnych wypadków motocyklowych wynika z wykorzystywania hełmów niewłaściwej jakości. Ponieważ piloci konstrukcji ultralekkich stosują je powszechnie wymagane są odpowiednie badania atestowe, przede wszystkim sztywnościowe.

● Przepisy lotnicze obowiązujące obecnie w Niemczech zabraniają przelotów na ULM-ach poniżej 1000 stóp nad elektrowniami atomowymi. Pułapy są podawane w miarach angielskich ze względu na jednolity system nawigacyjny w Europie Zachodniej.

MAŁY ULM

MBB — będący największym koncernem lotniczym w Niemczech Zachodnich zajmuje się również ULM-ami. W 1984 w zakładach w Speyer został zbudowany samolot FK-6 konstrukcji metalowej (z użyciem pianki PCW), o masie własnej — 150 kg, rozpiętości — 11 m, wydłużeniu 9,4 (!) i powierzchni nośnej — 12,8 m², napędzany silnikiem Hirth o mocy 16,2 kW (22 KM). Prototyp powstał jako praca mistrzowska 75 praktykantów przyuczających się do pracy w zawodzie pod okiem instruktora oprzyrządowania i osprzętu. Budowa wymagała 10 000 h pracy. Przed tym praktykanci wykonywali prace praktycznie bezużyteczne (do „kosza").

Na FK-6 w I mistrzostwach świata ULM-ów (1985, Francja) startował Joachim Krenz, który w konkurencjach ekonomicznych uzyskał najmniejsze zużycie paliwa 4 dm³/h i 4 dm³/100 km (ponad 6 h w powietrzu i przelot ponad 600 km z 25 dm³ paliwa) oraz największe prędkości przelotowe 100—110 km/h (prędkość przelotowa FK-6 wynosi — 120 km/h, maksymalna — 150 km/h). Pilot nie ukończył zawodów, bowiem podczas konkurencji na celność lądowania samolot wskutek jego błędu wpadł w korkociąg. Pilot zginął, lecz na podstawie zaliczonych konkurencji przyznano mu tytuł mistrza świata (zwyciężył Bernard d'Otreppe na Sirocco własnej konstrukcji). FK-6 wszedł do oferty handlowej MBB jako wyrób wykonywany na zamówienie.

(MM)

Zdjęcia: „Drachenfliegermagazin".

Bałtyk — morze wewnętrzne, o łatwym do zablokowania wyjściu — nie ma już takiego znaczenia strategicznego, jak jeszcze w ubiegłym stuleciu. Nie oznacza to wcale, że był przez planistów wojskowych obu stykających się w Europie paktów zaniedbywany. W wyniku II wojny światowej akwen Bałtyku w praktyce — jak pisze prasa zachodnia — stał się „podwórkiem" Związku Radzieckiego, na które sąsiedzi chcą koniecznie zaglądać. Nad wodami międzynarodowymi tego morza wciąż latają samoloty obu bloków wojskowych. Pewną zmianę w proporcjach i rozmieszczeniu sił lotniczych NATO i Układu Warszawskiego przyniesie wkrótce zjednoczenie Niemiec, a także realizowane już umowy międzynarodowe. Odrębną sprawą są siły zbrojne neutralnej Szwecji i Finlandii.

Wzajemna nieufność i konieczność utrzymywania w stanie ciągłej gotowości znacznej części sił zbrojnych obu bloków sprawiała, że niektóre jednostki, eskadry i flotylle znajdowały się w ciągłym ruchu i pilnie przyglądały się sobie. Dla zwykłego obserwatora spacerującego po plaży, czy płynącego statkiem, aktywność lotnictwa jest zauważalna najczęściej w postaci białych smug kondensacyjnych na niebie, lub przelotu pary myśliwców podążających do swego rejonu patrolowania.

Jakie siły lotnicze i jakie typy samolotów z obu stron biorą jeszcze udział w tej karuzeli, która byłaby może zabawna, gdyby nie była aż tak kosztowna?

Lotnictwo lądowe i morskie ZSRR w rejonie najbliższym styku obu paktów dysponuje bazami w Rydze, Tukums, Czerniachowsku, a także w Kołobrzegu i Peenemuende. W Tukums i Czerniachowsku stacjonują jednostki wyposażone w samoloty Su-24, których zasięg umożliwia osiągnięcie Danii bez potrzeby uzupełniania paliwa w locie. Lotnictwo Floty ZSRR w rejonie Bałtyku ma 25 samolotów bombowych Tu-22M, wyposażonych w pociski manewrujące AS-4; pociski te mogą mieć głowice konwencjonalne o masie 1000 kg lub atomowe o sile 350 kiloton. Ponadto działają tu starsze bombowce Tu-16, przenoszące rakiety AS-2, AS-5 i AS-6. Te ostatnie mają podobno zasięg 220 km. Eskadry bombowców ciężkich uzupełnione są formacjami samolotów myśliwsko-bombardujących Su-17, przeznaczonymi do bezpośredniego zwalczania okrętów i zespołu okrętów. Są one uzbrojone m.in. w pociski AS-7 (masa 100 kg, zasięg 11 km). Funkcje patrolowo-rozpoznawcze pełnią starsze samoloty Tu-22 (w liczbie ok. 20) oraz łodzie latające Be-12. Samoloty te stacjonują na terenie Estonii.

Przypuszcza się, że w przypadku ewentualnego konfliktu, siły zbrojne ZSRR będą chciały natychmiast skorzystać z terytorium neutralnej Szwecji i Finlandii do akcji przeciw bazom NATO w Norwegii, utrudniającym ruchy okrętów podwodnych podążających z baz wokół Półwyspu Kola na Atlantyk. Budzi to, szczególnie w Szwecji poczucie zagrożenia, zwłaszcza po aferze z radzieckim okrętem podwodnym, który osiadł na skałach w pobliżu Karlskrony kilka lat temu. Szwecja prowadzi więc stałą obserwację ruchów samolotów i okrętów ZSRR. Niemal codziennym zjawiskiem jest towarzyszenie szwedzkich Drakenów i Viggenów bombowcom radzieckim odbywającym rutynowe loty nad wodami międzynarodowymi Bałtyku. Samoloty szwedzkie startują z baz Rønneby i Angelholm.

Dania, jako członek NATO stojący bezpośrednio na straży cieśnin bałtyckich, znajduje się w sytuacji szczególnej — jest swego rodzaju „korkiem w butelce". Jej lotnictwo jest wyposażone w myśliwce J-35 Draken i F-16 Fighting Falcon oraz rozpoznawcze R-35XD Draken, a główne bazy mieszczą się w okolicach Karup, Aalborgu i Skrydstrup. W eksploatacji znajduje się także pewna liczba starszych samolotów F-100 Super Sabre i F-104 Starfighter.

Lotnictwo RFN, przeznaczone do operowania w rejonie Bałtyku, zgrupowane jest w bazach położonych na pograniczu z Danią. Jego zadaniem jest m.in. udzielenie bezpośredniego wsparcia siłom powietrznym Danii w razie zaistnienia potrzeby — stąd taka właśnie lokalizacja baz. W bazie Husum stacjonują samoloty szturmowe Alpha Jet, należące do Jagbombergeschwader 41. W Lecku mieści się baza eskadry Aufklärunggeschwader 52, wyposażonej w samoloty rozpoznawcze RF-4C Phantom. W Nordholz z kolei mają swoją bazę samoloty patrolowe Atlantic (dobrze znane polskim pilotom myśliwskim, którzy już wiele razy przepędzali je znad naszych wód terytorialnych). W Schleswig/Jagel i Eggebecku stacjonują MFG i MFG 2, wyposażane w samoloty Tornado.

Oprócz podanych wyżej sił NATO w gotowości do udzielenia im szybkiego wsparcia znajdują się jednostki lotnictwa Wielkiej Brytanii, Norwegii i Stanów Zjednoczonych (stacjonujące na Wyspach Brytyjskich). Dysponują one samolotami Jaguar, F-14 i F-4 Phantom.

Najwięcej jednak lotów nad Bałtykiem w czasie pokoju wykonują samoloty zwiadowcze i patrolowe. Oprócz wymienionych już wersji myśliwców, przeznaczonych do rozpoznania taktycznego i patrolowo-zwiadowczych Atlanticów nad Bałtykiem i w jego okolicach można było jeszcze do niedawna spotkać Lockheedy SR-71A Blackbird, należące do USAF, Oriony i Boeingi RC-135, angielskie Nimrody, a nawet wersje starych samolotów pasażerskich Caravelle i DC-8, przeznaczone do rozpoznania.

Z lotnisk na wschodnich wybrzeżach Bałtyku startują im naprzeciw MiGi-25RB, patrolowe Iły-38 oraz wymienione już wersje bombowców odrzutowych i turbośmigłowe Ba-112 Czajka.

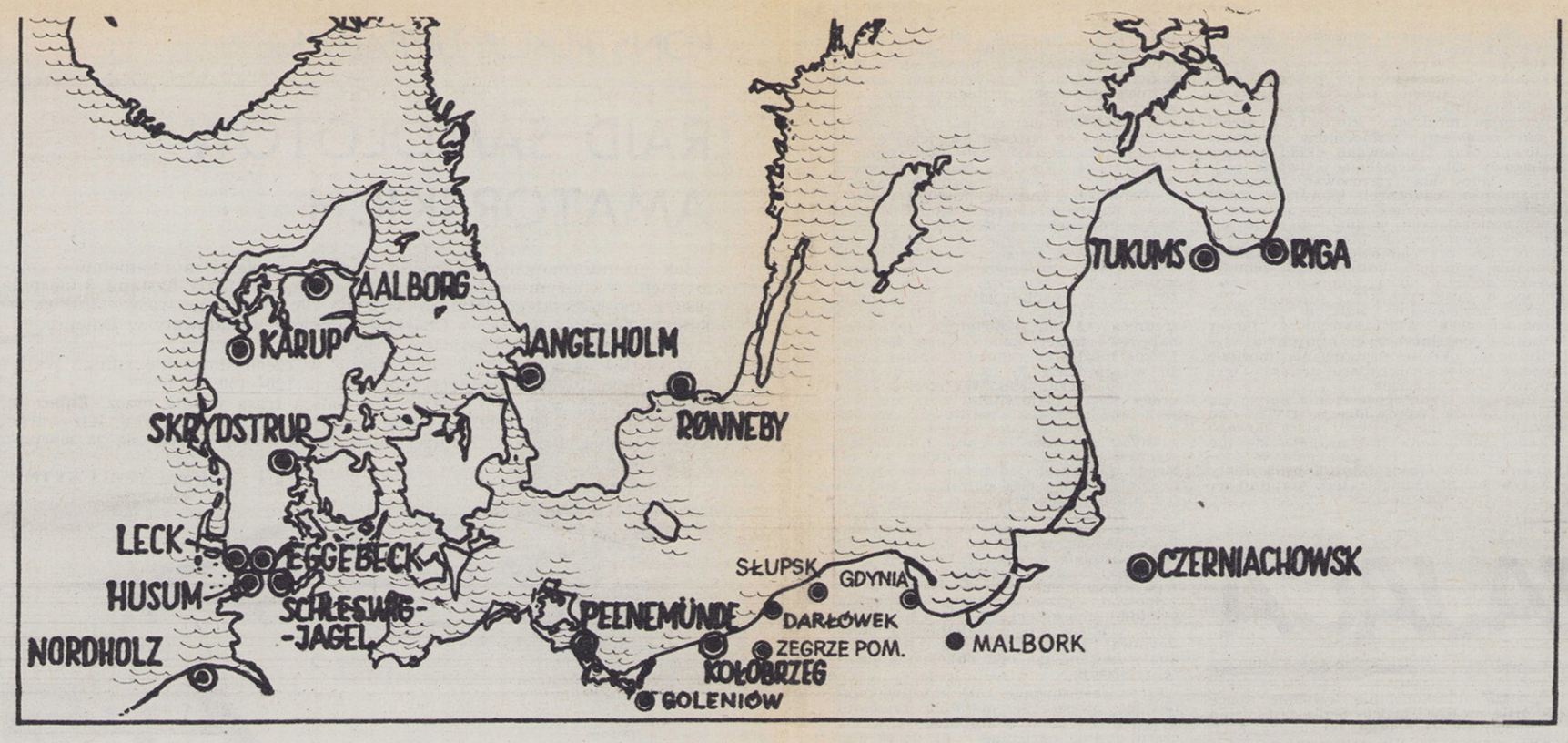
Nad polską częścią Bałtyku latają głównie samoloty myśliwskie MiG-23 MF, MiG-21 i 21bis, które ograniczają się do patrolowania naszych wód terytorialnych. Stacjonują one w Słupsku, Zegrzu Pomorskim, Goleniowie i Malborku. Ponadto w razie potrzeby mogą być użyte samoloty myśliwsko-bombowe Su-22M4, przystosowane do wykonywania zadań przeciwko siłom nawodnym agresora. Samoloty te mają bazy na lotniskach w głębi kraju.

Do zwalczania okrętów przeciwnika przeznaczone są śmigłowce Mi-14PŁ, a do patrolowania i ewentualnego ratownictwa — śmigłowce Mi-14PS, Mi-2RM, Sokół, które bazują w Darłówku i Gdyni. Również w Gdyni do zadań patrolowo-ratowniczych stacjonują samoloty śmigłowe An-28 i An-2.

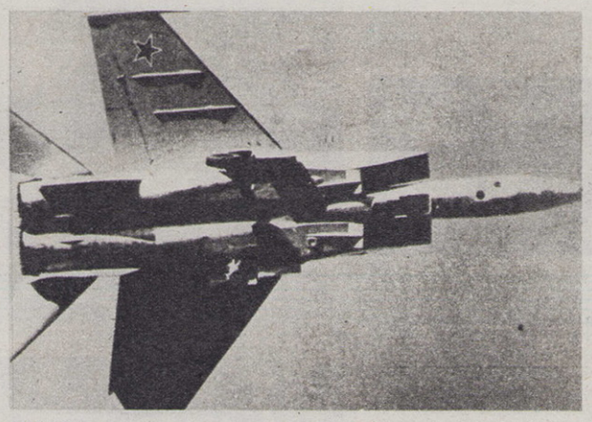
Tak przedstawia się „pierwsza linia" sił powietrznych po obu stronach Bałtyku. Oprócz wymienionych samolotów i śmigłowców, można tu jeszcze spotkać wojskowe samoloty transportowe, śmigłowce szturmowe, jak również poduszkowce.

T. MAKOWSKI, B. WITKOWSKI

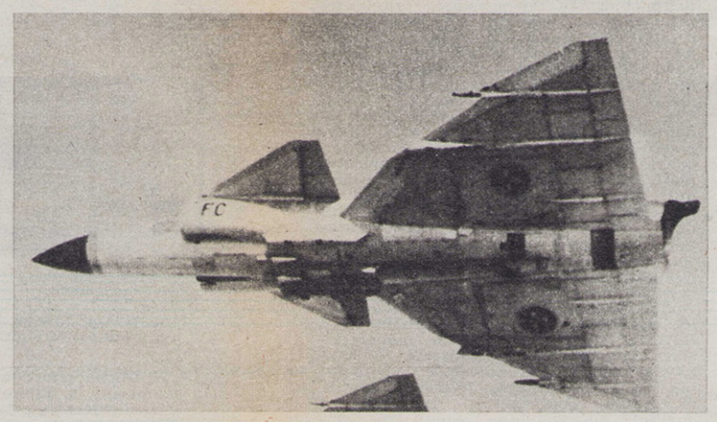
PS. Ostatnio z bazy radzieckiej w Kołobrzegu zostały wycofane samoloty bombowe, a na ich miejsce pojawiły się ciężkie śmigłowce Mi-24, które przebazowano z innego lotniska z głębi Polski.



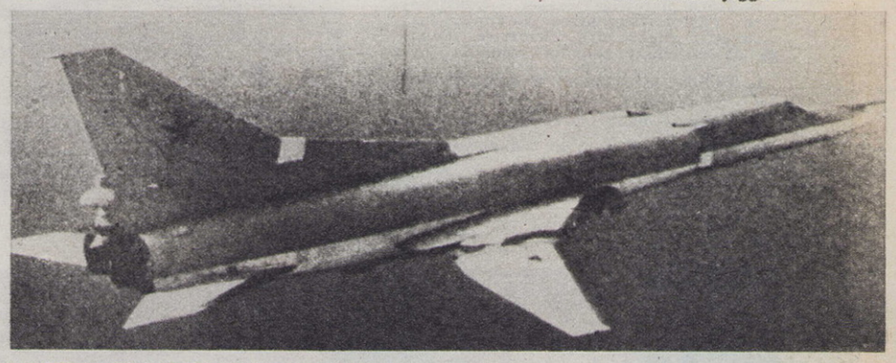
NAD BAŁTYKIEM



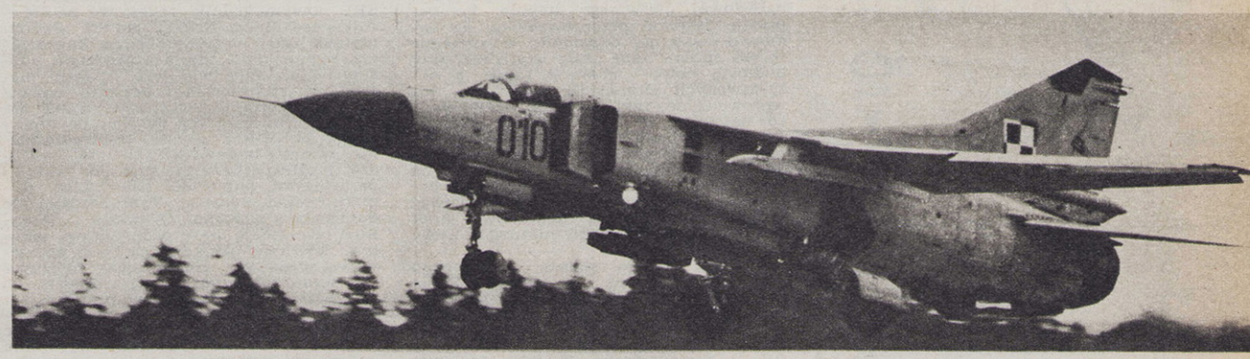
MiG-25R



SAAB J-37 Viggen

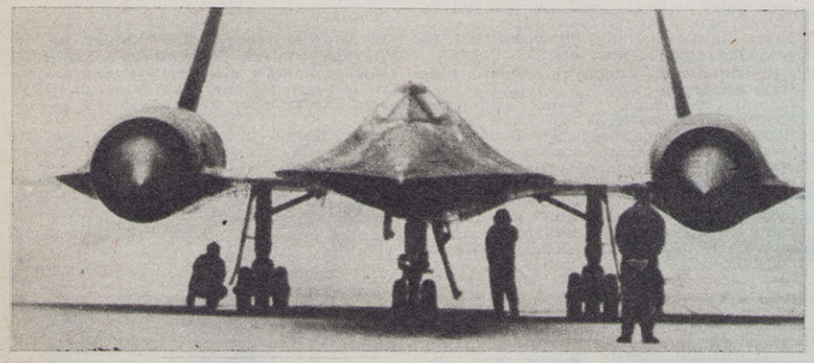


Tu-22M. Poniżej: Bréguet-Dornier Alpha Jet

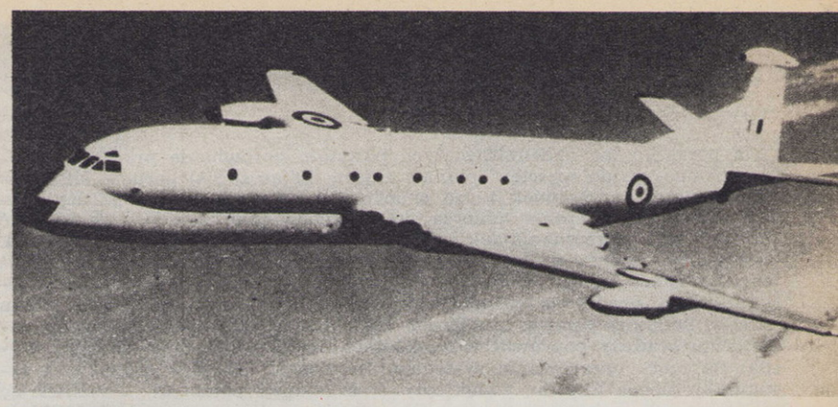


MiG-23

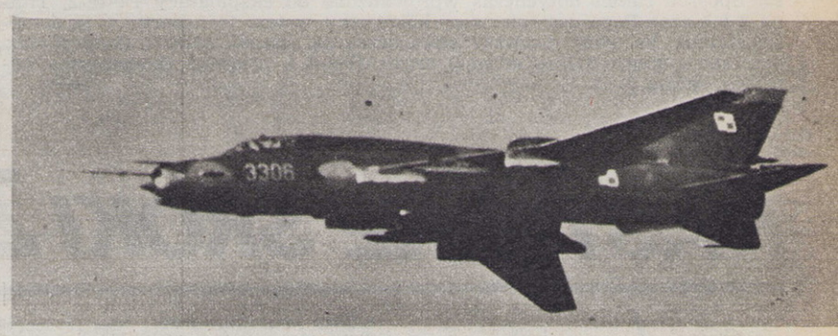
F-16C Fighting Falcon



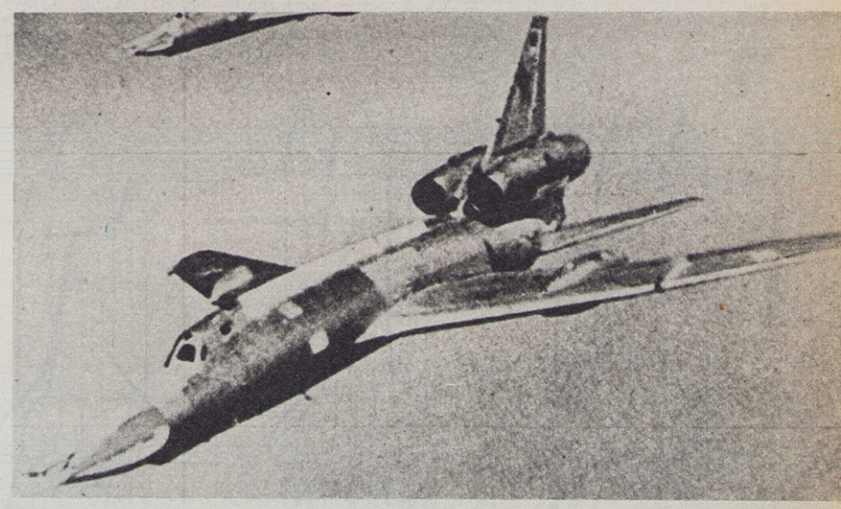
Lockheed SR-71. Poniżej: Bréguet Br.1150 Atlantic



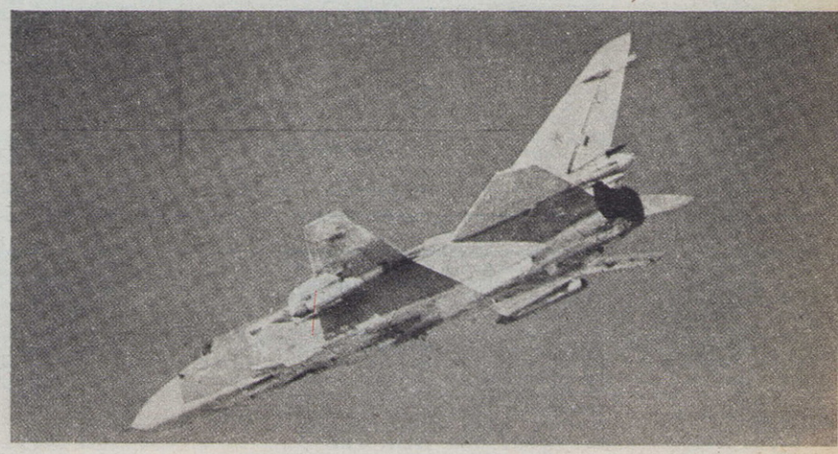
British Aerospace Nimrod R Mk. 1



Su-22



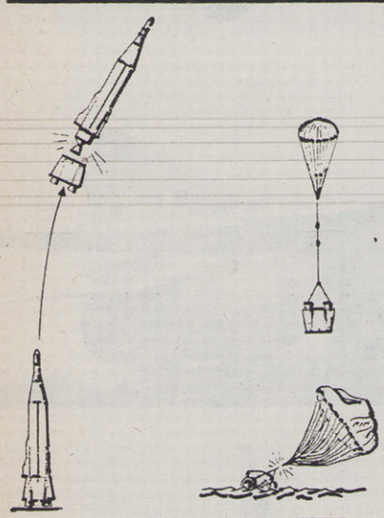
Tupolew Tu-22. Poniżej: Su-24. Zdjęcia: T. Makowski (8), L. Zielaskowski (1), W. Hołyś (1), „Aerosvet", WAF. Rysunek: T. Makowski



ZBIGNIEW STADNIK

NASTĘPNE SKOKI ZAJĄCA

Na początku lat siedemdziesiątych powstało porównanie procesu rozwoju astronautyki do wyścigu żółwia i zająca. Zając (USA) porusza się szybkimi skokami, aczkolwiek nieco chaotycznie. Natomiast żółw (ZSRR) powoli, ale konsekwentnie zmierza do obranego celu. Jak by nie oceniać trafności tego porównania faktem jest, iż ostatnie lata należały do żółwia. Niewątpliwy wpływ na taki stan miały dwa wydarzenia: katastrofa Challengera i start Energii. Dodatkowo niekorzystny wpływ na realizacje amerykańskiego programu kosmicznego miały nieudane starty rakiet Titan i Delta. Zdopingowane w ten sposób USA przeprowadziły modernizację rakiet, wprowadziły poprawki w samolotach kosmicznych oraz wzmogły wysiłki na rzecz opracowania systemów transportu, które w przyszłości zastąpiłyby Space Shuttle, zwiększyły amerykański potencjał, umożliwiając realizację tak ambitnych planów jak powrót na Księżyc czy loty na Marsa. Spośród rakiet dotychczas wprowadzono do eksploatacji Deltę-2, Titana-2 i 4 oraz Pegasusa (pierwszy kosmiczny system transportowy poziomego startu). Na swój pierwszy start oczekują jeszcze Atlas-1 (komercjalna odmiana rakiety Atlas-Centaur) oraz Atlas-2 i Atlas-2A (komercyjna odmiana Atlasa-2).



Duże znaczenie może mieć eksperyment planowany na 1991, polegający na odpaleniu Atlasa i odzyskaniu sekcji napędowej pierwszego stopnia. Po naprawie zostanie przeprowadzone na hamowni następne odpalenie, a uzyskane w ten sposób dane będą użyteczne przy budowie nowej generacji rakiet o odzyskiwanych stopniach. Jednakże już wprowadzone rakiety będą użytkowane co najmniej do 2035. Rakiety używane są głównie do realizacji wojskowego programu kosmicznego, zaś prowadzenie działalności cywilnej oparte zostało na samolotach kosmicznych, jako podstawowym środku transportu. W chwili obecnej utrudnia ją dodatkowo brak czwartego samolotu kosmicznego, który zastąpi Challengera.

Budowa takiego statku, oznaczonego kolejnym numerem OV-105, rozpoczęła się w 1987 z elementów, które stanowić miały części zapasowe dla istniejących już samolotów kosmicznych. 11 maja 1989 nadano mu imię „Endeavour". W OV-105 wprowadzono 62 udoskonalenia, poza tymi jakie znalazły się już w OV-102, 103, 104. Najistotniejsze, to: wzmocnienie konstrukcji skrzydeł i usterzenia pionowego. Ze względu na występowanie temperatur mniejszych od przewidywanych na elementach takich jak górna powierzchnia skrzydeł i drzwi komory ładunkowej; ich pokrycie ochronne zastąpiono lżejszymi płytkami. Udoskonalono również podwozie (wprowadzając możliwość kierowania przednim zespołem), wzmocniono podwozie główne oraz zastosowano układ antypoślizgowy. Dla odciążenia podwozia podczas lądowania zastosowany zostanie dodatkowo spadochron hamujący. Zmodyfikowano również zawory przewodów doprowadzających wodór i tlen do silników głównych tak, aby zmniejszyć ryzyko ich przypadkowego zatkania. W kabinie samolotu kosmicznego zabudowane zostaną nowe komputery pokładowe o dużej prędkości działania. Poprzez zastosowanie nowych jednostek pomocniczych APU (Auxiliary Power Unit) i systemów życiodajnych o wydłużonym okresie użytkowania możliwe będzie zwiększenie czasu trwania wyprawy do 1 miesiąca.

Pierwsza taka wyprawa ma odbyć się po roku od wprowadzenia OV-105 do służby. Obecnie pierwszy start nowego statku planowany jest na 1991, ale nie jest wykluczone, że opóźnienia w programie lotów Space Shuttle będą miały wpływ na przesunięcie tego terminu.

Dalsze udoskonalenie systemu Space Shuttle możliwe będzie przez zastąpienie stałopaliwowych rakiet wspomagających SRB nowymi (silniki rakietowe ASRM — Advanced Solid Rocket Motor). Podobnie jak SRB — ASRM będzie konstrukcją segmentową, ale wprowadzone udoskonalenia umożliwią jego bardziej niezawodne użytkowanie. Ponadto udźwig samolotu zostanie zwiększony z 24,9 Mg w chwili obecnej do 30,3 Mg po wprowadzeniu ASRM w 1994. Unowocześnienie rakiet stałopaliwowych nie wyklucza możliwości zastąpienia ich ciekłopaliwowymi odpowiednikami LRB (Liquid Rocket Booster). Tym bardziej że dobrze już poznano ich wady i zalety. SRB odznaczają się prostą budową i małym kosztem użytkowania, ale podstawową wadą jest jednak brak możliwości sterowania pracą takiej jednostki, co ma szczególne znaczenie w przypadkach wadliwej ich pracy i stanowi zagrożenie życia załogi. Dane było przekonać się o tym w 1986. Od wady tej wolne są rakiety wyposażone w silniki zasilane ciekłymi paliwami. W tym przypadku problem stanowi rodzaj paliwa, jakiego należałoby użyć, gdyż — jak wiadomo — paliwa ciekłe charakteryzują się mniejszą gęstością co ma wpływ na rozmiary LRB. Z tego względu rozważono możliwość użycia paliw takich jak metan, propan, MMH + N_2O_4, żele metalizowane, nafta i mieszanka wodorowo-tlenowa. Zdecydowano się na naftę i mieszankę wodorowo-tlenową. W przypadku nafty o wyborze zadecydowała jej stosunkowo duża gęstość i łatwość manipulowania, a za użyciem mieszanki wodorowo-tlenowej przemawiały: możliwość ujednolicenia mieszanki pędnej we wszystkich jednostkach napędowych oraz zwiększenie osiągów całego zespołu. Ponadto technologia stosowania wodoru i nafty jako paliw rakietowych jest bardzo dobrze znana z racji powszechności użycia, zaś w przypadku awarii paliwa te nie powodują tak groźnych skutków dla środowiska jak na przykład MMH + N_2O_4.

Przedmiotem wstępnych badań były trzy koncepcje LRB: z silnikami zasilanymi ciśnieniowo wykorzystującymi ciekły tlen i naftę, z silnikami zasilanymi turbopompą pracującymi z takimi samymi składnikami oraz z silnikami zasilanymi turbopompą, wykorzystującymi mieszankę wodorowo-tlenową. Ze względu na małą gęstość wodoru niemożliwe było zastosowanie go do napędu LRB z silnikami zasilanymi ciśnieniowo. Konfiguracja LRB, niezależnie od koncepcji, będzie podobna. W przedniej części rakiety znajdą się zbiorniki paliwa i utleniacza, za nimi będzie przedział awioniki, a w tylnej sekcji umieszczone zostaną cztery jednostki napędowe. W przypadku wadliwej pracy jednej z nich będzie istniała możliwość odcięcia dopływu materiałów pędnych. Lot kontynuować będzie można przy pracujących trzech silnikach. Kontrolę pracy LRB można będzie prowadzić z kabiny samolotu kosmicznego. Średni stosunek wartości ciągu silnika do masy startowej LRB wyniesie ok. 1,4.

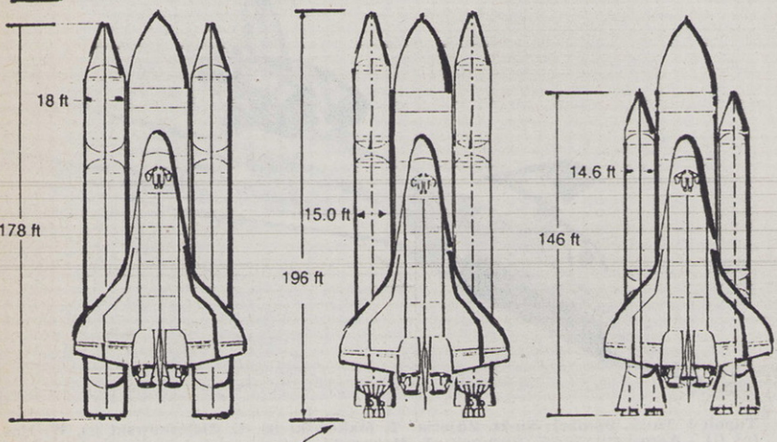
Różnice poszczególnych koncepcji tkwią — jak już wspomniano — w rodzaju użytych materiałów pędnych i zasilania jednostek napędowych oraz podstawowych charakterystyk. Według pierwszej koncepcji pojedyncza rakieta będzie miała 59,7 m wysokości i 4,5 m średnicy. Prócz wspomnianych już elementów wyposażona będzie w kompleksowy system sprężania. W jego skład wchodzą dwie instalacje, których głównymi elementami są: zbiorniki helu zaopatrzone w system stałej kontroli temperatury i ciśnienia, połączone siecią przewodów ze zbiornikami paliwa i utleniacza. Konieczność budowych dwóch takich instalacji podyktowana została różnicą objętości i temperatury obu składników. System ten jest jednocześnie krytycznym elementem tej koncepcji LRB, gdyż w przypadku jego awarii istnieje realne zagrożenie dla samolotu kosmicznego. Problem stanowi również technologia budowy zbiorników paliwa i utleniacza o znacznej masie i rozmiarach. Każdy z czterech silników LRB będzie rozwijał ciąg 8250 kN.

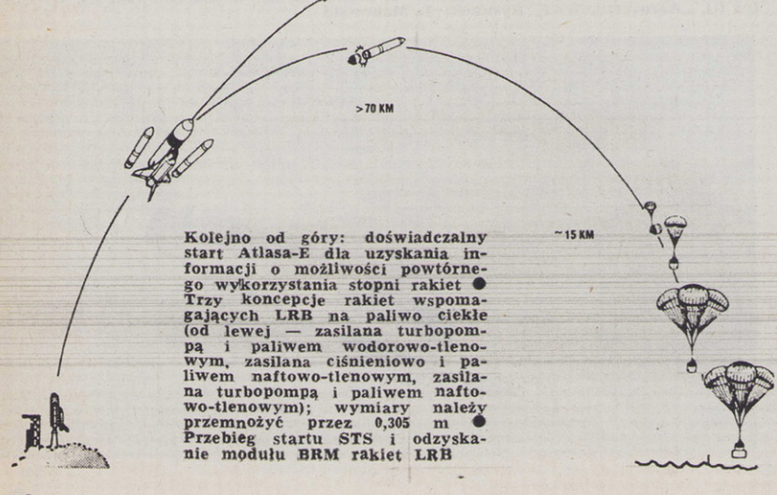
W dwóch pozostałych koncepcjach przewiduje się wyposażenie LRB w silnik zasilany turbopompą i możliwość zasilania go naftą lub ciekłym wodorem. W przypadku gdyby użyto naftę wysokość rakiety wyniesie 59,7 m, a średnica 4,5 m. Pojedyncza jednostka napędowa rakiety zapewni ciąg 5542 kN. Będzie możliwość regulacji wartości ciągu w przedziale 75—100% oraz sterowania jego kierunkiem. W okresie 130 s pracy cztery takie silniki będą zużywać 440,3 Mg mieszanki paliwowej. W odmianie z jednostkami napędowymi zasilanymi wodorem wysokość LRB będzie wynosić 49,5 m przy średnicy 4,4 m. Każda z czterech jednostek napędowych będzie rozwijała ciąg o wartości 5052 kN. Ich praca będzie dłuższa o 20 s od LRB zasilanej naftą, a w tym czasie zużyte zostanie 2855 Mg mieszanki paliwowej. Podobnie jak w poprzednim przypadku będzie istniała możliwość regulacji wartości siły ciągu (75—100%) i sterowania jego kierunkiem.

Spośród przedstawionych koncepcji ostatnia charakteryzuje się najmniejszym ciągiem, ale i najmniejszą masą startową; jeżeli prace nad LRB będą kontynuowane ma ona największą szansę realizacji.

Przez zastosowanie LRB możliwe stanie się zwiększenie udźwigu samolotu kosmicznego do 33,9 Mg oraz skrócenie czasu obsługi naziemnej z 78 do 58 dni. Te dwadzieścia dni różnicy, to okres potrzebny na naprawę i przygotowanie do startu SRB. Należy dodać, iż czynności te prowadzone są w hali VAB (Vehicle Assembly Building) przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności przez najmniejszą liczbę personelu naziemnego. W przeciwieństwie do SRB-LRB nie wymagają naprawy i montażu segmentów, a ich obsługa naziemna i integracja z resztą zespołu jest znacznie ułatwiona, gdyż napełnianie paliwa odbywałoby się równolegle z napełnianiem zbiornika zewnętrznego. Dzięki temu możliwe wydaje się zwiększenie częstotliwości lotów do ponad 14 rocznie. Przewidywany obecnie koszt opracowania LRB wynosi 2 miliardy USD, ale jeżeli pokuszono by się o zwiększenie tej sumy do 3 miliardów USD, możliwe stałoby się opracowanie LRB w odmianie odzyskiwanej. W tym przypadku LRB podzielona zostałaby na nieodzyskiwaną część zawierającą zbiorniki materiałów pędnych i odzyskiwany moduł BRM (Booster Recovery Module), którego wyposażenie stanowić będą cztery jednostki napędowe, systemy awioniki, systemy telemetryczne i zespół spadochronów (służący do odzyskania modułu). Ponadto wyposażenie BRM zabezpieczone będzie przed działaniem wody morskiej. Masa całkowita modułu wyniesie ok. 19 Mg. Podobnie jak SRB rakiety tego typu będą mogły zostać użyte do przeprowadzenia 50 startów samolotu kosmicznego. Przygotowanie LRB do kolejnego startu zajmie ok. 11 000 roboczogodzin, a koszt tej operacji nie powinien przekroczyć 42% kosztu nowej rakiety.

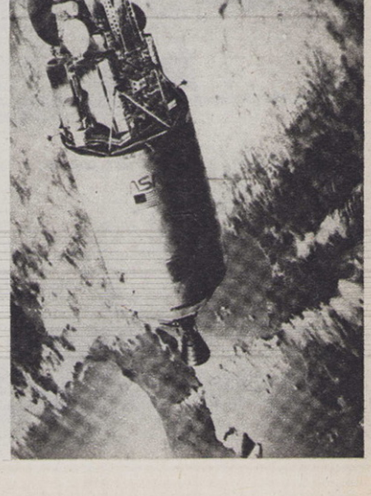
CIĄG DALSZY NASTĄPI

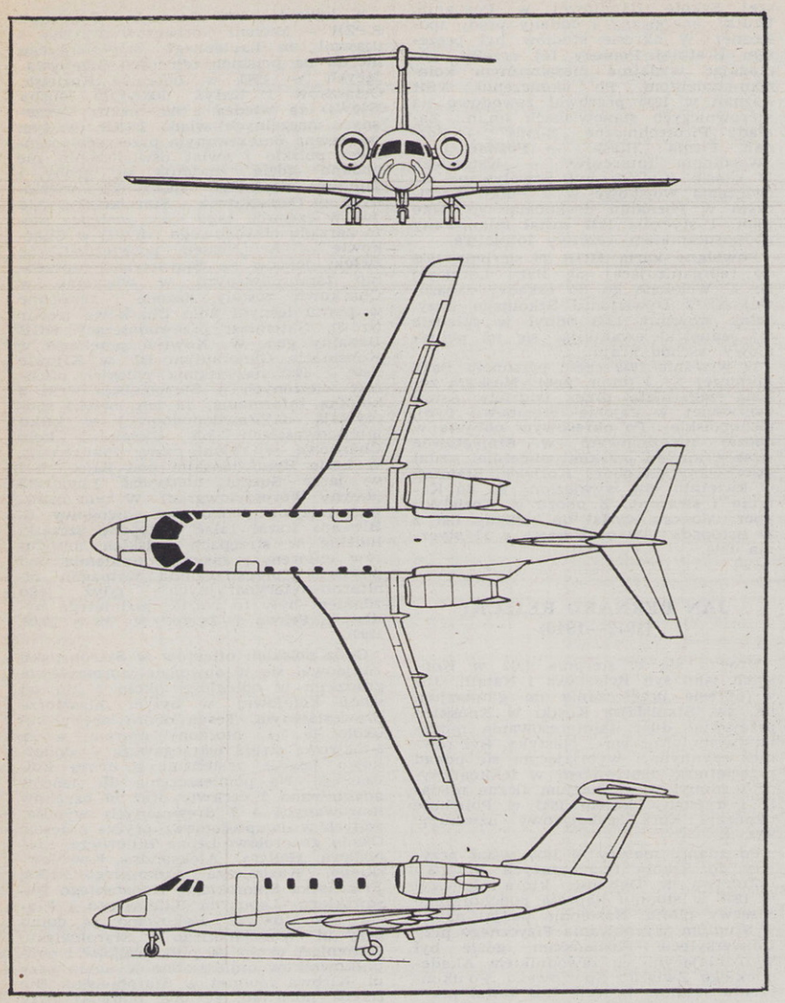




Kolejno od góry: doświadczalny start Atlasa-E dla uzyskania informacji o możliwości powtórnego wykorzystania stopni rakiet ● Trzy koncepcje rakiet wspomagających LRB na paliwo ciekłe (od lewej — zasilana turbopompą i paliwem wodorowo-tlenowym, zasilana ciśnieniowo i paliwem naftowo-tlenowym, zasilana turbopompą i paliwem naftowo-tlenowym); wymiary należy przemnożyć przez 0,305 m ● Przebieg startu STS i odzyskanie modułu BRM rakiet LRB

Samolot kosmiczny NASA służy na razie do wypraw załogowych oraz startów próbników międzyplanetarnych i satelitów geostacjonarnych (program OTV-Orbital Transfer Vehicle)



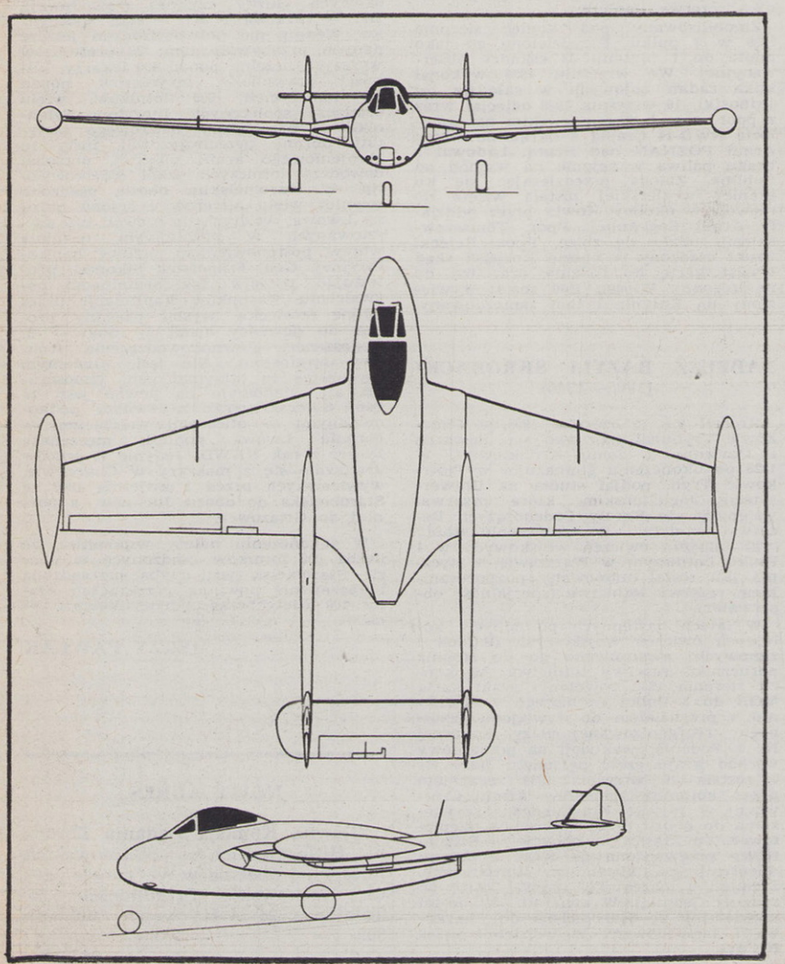


CESSNA CITATION III

Wytwórnia Cessna Aircraft Comp. (USA) opracowała nowy dwusilnikowy odrzutowy samolot dyspozycyjny dalekiego zasięgu Cessna model 50 Citation III. Zbudowano go według przepisów FAR-25 dla samolotów transportowych i prototypy certyfikowano w 1982. W próbach samolot osiągnął prędkość operacyjną Ma = 0,83 zaś w nurkowaniu 0,9. Do stycznia 1988 dostarczono 158 egz. różnym użytkownikom. W 1988 zmieniono całkowicie wyposażenie wnętrza kabiny na bardzo komfortowe. Zabiera na pokład 2 osoby załogi w oddzielnej kabinie oraz do 9 pasażerów. W standardowym wyposażeniu ma 6 indywidualnych foteli oraz toaletę w tyle kabiny. W nosie kadłuba pomieszczono kopułkę anteny radarowej, radar rozróżniania, przedział awioniki i bagażnik załogi. W tyle kadłuba jest bagażnik pasażerów, podgrzewany, dostępny z zewnątrz z lewej strony.

Citation III jest wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej typu fail-safe. Ma ciśnieniową kabinę z gondolami silnikowymi po bokach tyłu kadłuba na wysięgnikach. Usterzenia w układzie litery T ze statecznikami i sterami. Podwozie wciągane trójpodporowe z przednim kółkiem i zdwojonymi kołami głównymi. Skrzydło superkrytyczne o obrysie dwutrapezowym ze skosem 25° i wzniosem 3°, dwudźwigarowe nitowane i klejone. Trzysekcyjne klapy z napędem elektrycznym z 4 spoilerami na każdym skrzydle napędzane hydraulicznie podobnie jak lotki. Zewnętrzne spoilery wspomagają lotki zaś wszystkie służą jako hamulce aerodynamiczne. Skrzydło ma też małe grzebienie na krawędzi natarcia oraz lodochrony. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Usterzenia o obrysach trapezowych z dodatnimi skosami a usterzenie wysokości z ujemnym wzniosem i z odladzaną krawędzią natarcia. Ster kierunku ma klapkę wyważającą zaś statecznik nie ma lodochronów. Podwozie wciągane hydraulicznie. Koło przednie sterowane. Wypuszczanie awaryjne podwozia grawitacyjne. Napęd: 2 silniki dwuprzepływowe Garrett TFE 731-3B-100S o ciągu 16,24 kN każdy z rewersem ciągu. Integralne zbiorniki w skrzydle na 4183 dm³ paliwa. Wloty do silników z odladzaniem. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 16,3 m, długość — 16,9 m, wysokość — 5,12 m, pow. skrzydeł — 29 m², wydłużenie — 8,9, rozstawy: kół — 2,84 m, osi — 6,5, kabina: 7,01 x 1,73 x 1,78 m, bagażnik — 1,88 m³. Masy: własna — 5357 kg, max. paliwa — 3349 kg, max. ładunku płatnego — 1583 kg, max. startowa — 9979 kg, max. do lądowania — 9072 kg. Osiągi: prędkości: max. podróżna na 10 670 m przy masie 7257 kg — 874 km/h, przeciągnięcie — 182 km/h na klapach, wznoszenie — 18,8 m/s i 4,1 m/s na 1 silniku, czas wznoszenia na 13 100 m — 33 min, pułap: — 15 545 m i 7165 m na 1 silniku, zasięg z 2 + 4 pas. — 4348 km, przeciążenia — +3,2 g, —1 g.



DE HAVILLAND D.H. 112 VENOM

Oblatany w 1943 pierwszy brytyjski 1-silnikowy myśliwiec odrzutowy De Havilland D.H.100 Vampire (SP. 45/88) okazał się konstrukcją szczególnie udaną i dlatego był kilkakrotnie przerabiany na różne wersje. Ze względu na niezbyt dużą prędkość maksymalną dzienne myśliwce zostały przystosowase do zadań szturmowych (oznaczenie F.B. — fighter-bomber-myśliwsko-bombowy), powstały również wersje morskie, myśliwce pokładowe Sea Vampire, przystosowane do operowania z pokładów lotniskowców. Były one eksportowane, a niektóre nawet produkowane z licencji w innych krajach.

W 1947 dokonano kolejnej przeróbki Vampire'a, zastępując silnik Goblin (15.0 kN) nowocześniejszym i mocniejszym silnikiem D.H.Ghost 50, o ciągu 22 kN. Osiągi samolotu nieco się poprawiły. Zaprojektowano więc nowe skrzydło, o znacznie cieńszym profilu i niewielkim skosie (Vampire miał skrzydło bez skosu). Nowa wersja nosiła początkowo oznaczenie Vampire F.B.Mk 8 ale uznano, że zmiany kształtu i konstrukcji są na tyle znaczące, że jest to już zupełnie inny samolot; D.H.112 Venom (jad). Prototyp samolotu odbył pierwszy lot 2-09-1949 (zaledwie 5 dni po oblocie prototypu nocnego myśliwca D.H.113 Vampire N.F.Mk 10).

Venom był w zasadzie podobny do Vampire'a, zachowując ten sam dwubelkowy układ średniopłata z krótkim kadłubem-gondolą. Istotną, zewnętrzną różnicą był kształt skrzydła z przednią krawędzią skośną i tylną prostą (prostopadłą do osi samolotu). Inna charakterystyczna zmiana sylwetki wynikała z zastosowania zbiorników na końcach skrzydła, które mogły być zachowane w czasie walki. Wydłużono belki-wsporniki usterzenia, aby poprawić jego skuteczność w związku ze zwiększeniem powierzchni płata. Z powodu niższej procentowości profili skrzydła zmianie uległo również podwozie, w którym zastosowano inne koła. Kadłub pierwszej wersji produkcyjnej Venom F.B.Mk. 1, 1-miejscowego myśliwca-bombowca, był w zasadzie identyczny z kadłubem Vampira F.B.Mk. 6, z wyjątkiem zmian, wynikających z zastosowania w serii silnika D.H.Ghost 103 (22,2 kN).

Myśliwsko-bombowe Venom F.B. Mk 1 weszły do służby w RAF w 1952. Były również eksportowane do Nowej Zelandii, RFN, na Bliski Wschód i do krajów azjatyckich. Szwajcarskie zakłady EFW i Pilatus wyprodukowały z licencji 150 egzemplarzy Venom F.B.50 (odpowiednich F.B.1). W produkcji dla RAF i na eksport znalazły się również 2-miejscowe wersje nocnego myśliwca Venom N.F.2 i N.F.3, wzorowane na Vampire N.F.10. Venom NF Mk2 (pod oznaczeniem Venom N.F.Mk 51) był produkowany z licencji w Szwecji, gdzie nadano mu lokalne oznaczenie J.33. Istniały również morskie (pokładowe) wersje Venoma, oznaczone Sea Venom, dwumiejscowe, radarowe myśliwce na każdą pogodę (All-Weather). F.A.W Mk 20, Mk 21 i Mk 22. Venom Mk 21 był produkowany z licencji we Francji przez SNCASE (Sudi Est) pod oznaczeniem Aquilon (wiatr północny). J.S.

DANE TECHNICZNE D.H.112 Venom F.B.Mk. 1 (1 x 22,2 kN): Wymiary: rozpiętość — 12,7 m, długość — 9,7 m, wysokość — 2,6 m, pow. nośna — 26,0 m². Masy: całkowita (startowa) — 7000 kg. Osiągi: prędkość max. — 1020 km/h, wznoszenie — 46 m/s, zasięg — 1600 km. Rys. i zdjęcie: Venom F.B.Mk 1

NOWY POMNIK

Staraniem Komitetu Katyńskiego ma powstać przy północnej ścianie wieży kościoła św. Anny w Warszawie pomnik upamiętniający tragiczny los ponad 15 tysięcy polskich żołnierzy więzionych w obozach w Kozielsku, Ostaszkowie i Starobielsku, a następnie zamordowanych w Katyniu i innych, nie znanych dotąd miejscach. Autorem projektu jest Andrzej Renes, który także zaprojektował pomnik kardynała Wyszyńskiego i tablicę kardynała Hlonda. Odsłonięcie pomnika ma nastąpić wiosną 1991. B.

PS. Komitet Katyński apeluje o pomoc w realizacji pomnika. Wpłaty można dokonywać na konto: PBK VIII O/M Warszawa, nr 370028--5887-132.

Na zdjęciu: pierwsza wersja pomnika, którą zaprojektował Andrzej Renes. Zdjęcie: A. M. P. Słomczyńscy.

WYROK ŚMIERCI

Przedstawiamy tłumaczenie fragmentu pism, jakie nadchodziły do obozu kozielskiego z Moskwy, oznaczających wyrok śmierci:

„Osobiście. Ściśle tajne. Do naczelnika kozielskiego obozu jeńców wojennych st. lejtnanta bezpieczeństwa państwowego tow. Korolewa, Kozielsk, obw. smoleński.

Wraz z otrzymaniem niniejszego (pisma — *przyp. red.*) natychmiast wysłać do m. Smoleńsk do dyspozycji naczelnika zarządu NKWD obwodu smoleńskiego niżej wymienionych jeńców wojennych, przebywających w obozie kozielskim: ...

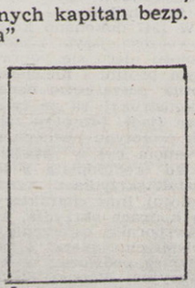
4. MOSKAU Antoniego Stanisławowicza — ur. 1904...

Naczelnik zarządu NKWD ZSRR ds jeńców wojennych kapitan bezp. państwowego: Soprunienko. 17.IV.1940 r., m. Moskwa".

Józef Baran

Antoni Moskau

Tadeusz Skrobacki



Jan Rejecki

JÓZEF STEFAN BARAN (1906—1940)

Urodził się 16 lutego 1906 w Dębicy. Po ukończeniu szkoły średniej w Rzeszowie w 1927 został przyjęty do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu. 15 sierpnia 1929 promowano go na stopień podporucznika obserwatora lotnictwa z przydziałem do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Do 1932 latał w 62 eskadrze liniowej oraz 63 eskadrze towarzyszącej. W 1932 został skierowany na kurs pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Po uzyskaniu dyplomu pilota przydzielono go do 41 eskadry liniowej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Równocześnie został awansowany na stopień porucznika pilota. W 1936 przeniesiono go do 43 eskadry towarzyszącej. 1 listopada 1937 objął dowództwo 1/43 Plutonu. 1 stycznia 1939 jako kapitan został dowódcą dywizjonu szkolnego w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie.

W trakcie działań wojennych 1939 odniósł rany podczas kolejnego bombardowania lotniska Krosno. Początkowo umieszczono go w izbie chorych Bazy Krosno, następnie wraz z ewakuacją przewieziono do okręgowego szpitala wojskowego nr X w Przemyślu. W początkach października 1939 NKWD wywiozło ze szpitala w Przemyślu do ZSRR wszystkich rannych oficerów. Kpt. Barana osadzono w obozie Starobielsk. W kwietniu 1940 wraz z grupą jeńców został wywieziony do Charkowa, gdzie poniósł męczeńską śmierć.

ANTONI MOSKAU (1904—1940)

Urodził się 10 marca 1904 w Sulmierzycach (woj. poznańskie) jako syn Stanisława i Marii z domu Simińska. Po ukończeniu gimnazjum w Ostrowie Wlkp. — w którym wyróżniał się jako czołowy zawodnik Gimnazjalnego Klubu Sportowego „Venetia" — wstąpił ochotniczo do organizującej się w 1925 Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Poznaniu. Po opuszczeniu szkoły otrzymał stopień kaprala podchor. rezerwy pilota.

Jesienią 1926 rozpoczął studia w Wyższej Szkole Handlowej w Poznaniu. Rzutki, energiczny i oddany pracy społecznej. W okresie studiów był prezesem Bratniej Pomocy tej uczelni, pomagając wydatnie niezamożnym kolegom-studentom. Po ukończeniu WSH Poznań w 1930 pracował zawodowo na kierowniczych stanowiskach (m.in.: Zakłady Pirotechniczne „Sirius" — Poznań, Firma „Blask" — Poznań oraz „Wspólnota Interesów" — Katowice). W czasie studiów był powoływany na ćwiczenia wojskowe w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu doskonaląc się jako pilot. 1 stycznia 1932 został mianowany podporucznikiem rezerwy lotnictwa.

Powołany kartą MOB 28 sierpnia 1939 do reorganizującej się Bazy Lotniczej Nr 3. Wcielono go do eskadry zapasowej Nr 3 Dywizjontu Szkolnego Bazy. Szlak wojenny 1939 odbył w składzie tej jednostki ewakuując się na południowy wschód kraju.

19 września 1939 część personelu Bazy Lotniczej Nr 3 (m.in. ppor. Moskau) została zagarnięta przez oddziały Armii Czerwonej w rejonie Trembowli (woj. tarnopolskie). Po okresowym pobycie w obozie przejściowym w Szepietówce wraz z innymi polskimi oficerami został skierowany do obozu Kozielsk. Stamtąd w kwietniu 1940 wywieziono go do Katynia i stracono. Z obozu w Kozielsku ppor. Moskau wysłał do rodziny list z 20 listopada 1939 oraz kartę z 17 stycznia 1940.

JAN BERNARD REJECKI (1912—1940)

Urodził się 20 sierpnia 1912 w Końskich jako syn Bolesława i Natalii. Już w okresie uczęszczania do gimnazjum im. św. Stanisława Kostki w Końskich przejawiał duże zainteresowania modelarstwem lotniczym i plastyką. Był również czynnym i wybijającym się ponad przeciętność sportowcem w lekkoatletyce i zdobył w gimnazjum liczne medale i dyplomy. Latem 1933 w Polichnie ukończył kurs szybowcowy uzyskując kat. B.

Po zdaniu matury w 1934 został przyjęty do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, którą skończył w 1936 w stopniu kaprala podchorążego rezerwy pilota. Następnie podjął naukę w Studium Wychowania Fizycznego przy Uniwersytecie Poznańskim, gdzie był wyróżniającym się zawodnikiem Akademickiego Związku Sportowego. Po ukończeniu studiów w lecie 1939 został przyjęty do pracy jako referent wychowania fizycznego w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. W tym czasie odbywał ćwiczenia wojskowe w eskadrach 3 pułku, otrzymując w 1937 awans na podporucznika rezerwy lotnictwa.

Zmobilizowany pod koniec sierpnia 1939 w 3 pułku. Przydzielono go jako pilota do I plutonu 33 eskadry obserwacyjnej. We wrześniu 1939 wykonał kilka zadań bojowych w składzie tej jednostki. 16 września 1939 odleciał wraz z ppor. obs. J. Tomaszewskim na samolocie RWD-14 Czapla z okrążenia wojsk Armii POZNAŃ nad Bzurą. Lądował z braku paliwa w rejonie na wschód od Lublina. Załoga przedzierając się ku granicy węgierskiej została wzięta do niewoli w okolicy Kowla przez oddziały Armii Czerwonej. Ppor. Tomaszewskiemu udało się zbiec. Ppor. Rejecki został osadzony w obozie Kozielsk skąd wysłał kartę do rodziny oraz list do narzeczonej. Wiosną 1940 został wywieziony do Katynia i tam zamordowany.

TADEUSZ BAZYLI SKROBACKI (1905—1940)

Urodził się 15 czerwca 1905 w Piotrkowie Trybunalskim jako syn Edwarda i Marianny z domu Królikiewicz. W 1928 po ukończeniu gimnazujm w Piotrkowie Tryb. podjął studia na Uniwersytecie Jagiellońskim, które przerwał wstępując do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Po ukończeniu szkoły oraz odbyciu ćwiczeń wojskowych w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, 1 stycznia 1931 został mianowany podporucznikiem rezerwy lotnictwa (specjalność obserwator).

W latach następnych po odbyciu kolejnych ćwiczeń wojskowych (letnich i zimowych) awansowano go do stopnia porucznika rezerwy lotnictwa. W końcu sierpnia 1939 powołany został kartą MOB do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu z przydziałem do dywizjonu szkolnego zreorganizowanej Bazy Lotniczej Nr 3. Podczas ewakuacji na południowy wschód kraju część personelu Bazy Nr 3 została 18 września 1939 zagarnięta przez kolumny pancerne Armii Czerwonej w rejonie Krzemieńca i wywieziona do obozu przejściowego w Szepietówce. Po czasowym pobycie w Szepietówce przewieziono go wraz z innymi oficerami do obozu w Starobielsku. Stamtąd 9 marca 1940 napisał kartę do rodziny (jedyną). W kwietniu 1940 został wywieziony ze Starobielska do Charkowa i zamordowany w więzieniu przez NKWD.

(JP)

STAROBIELSK

W kwietniu 1990 Generalny Sekretarz KPZR — Michaił Gorbaczow przyznał i ujawnił, że haniebnego skrytobójczego mordu na polskich oficerach przebywających w 1940 w obozach Kozielsk, Ostaszków i Katyń dokonały służby NKWD za wiedzą i na rozkaz ówczesnych naczelnych władz ZSRR. W tym od dawna oczekiwanym przez społeczeństwo polskie i świat oświadczeniu nie podano gdzie znajdują się groby i miejsce ostatniego spoczynku więzionych w Ostaszkowie i Starobielsku. Ale już w czerwcu tego roku zastępca szefa zarządu obwodowego NKWD w Charkowie — A. Nessen potwierdził, że zwłoki jeńców ze Starobielska uprzednio zamordowanych w więzieniu w Charkowie zostały złożone i zakopane w parku leśnym koło Charkowa (rewir Nr 6). Natomiast przewodniczący KGB Ukrainy gen. W. Kowtuń przekazał w Konsulacie Generalnym RP w Kijowie listę z 4031 nazwiskami polskich oficerów więzionych w Starobielsku wraz z kolejną informacją, że ich zwłoki spoczywają najprawdopodobniej w kilku miejscowościach na Ukrainie: koło Charkowa w rejonie tzw. Piatichatek, w Lesie Bykowiańskim pod Kijowem i w jarze Suezja nieopodal Ługańska (dawny Woroszyłowgrad). W tym ostatnim miejscu prokurator obwodowy D. Biesieda kazał zalać odkopane szczątki ludzkie w strzępach polskich mundurów chlorem i zasypać je ziemią pod pozorem „przestrzegania wymagań sanitarno-weterynaryjnych", gdyż jego zdaniem były to resztki padniętego bydła... („Prawo i Życie" Nr 26 z 30.06. 1990).

Obóz polskich oficerów w Starobielsku znajdował się w obwodzie woroszyłowogradzkim w odległości około 3 km od stacji kolejowej w byłym klasztorze prawosławnym. Teren obozu obejmował około 15 ha, otoczony murem, a za 3-metrową strefą ostrzegawczą — dodatkowo jeszcze zasiekami z drutu kolczastego. Na pomieszczenia dla jeńców adaptowano 2 cerkwie oraz 10 baraków murowanych i 7 drewnianych wyposażonych w dwupoziomowe prycze z desek. Ośmiu generałów: Leona Billewicza, Stanisława Hallera, Aleksandra Kowalewskiego, Kazimierza Łukoskiego-Orlika, Franciszka Sikorskiego, Konstantego Plisowskiego, Leonarda Skierskiego i Piotra Skuratowicza ulokowano w domu przy ul. Wołodarskiego w Starobielsku. Natomiast około 190 pułkowników i podpułkowników umieszczono w domu przy ul. Kirowa również w Starobielsku. Nie trzeba dodawać, że oba budynki były czujnie strzeżone przez specjalną kompanię wartowniczą.

W połowie marca 1940 obóz starobielski liczył 3888 ludzi, w tym 1305 wojskowych służby czynnej (zawodowej), 2231 — rezerwa i 352 — stan spoczynku. Według nie potwierdzonych jeszcze danych przebywało tam: 26 profesorów wyższych uczelni, ponad 400 lekarzy, kilkuset prawników, inżynierów, ponad 100 nauczycieli, 600 lotników, wielu działaczy społecznych, literatów, dziennikarzy, pracownicy naukowego instytutu obrony przeciwgazowej, instytutu zbrojeniowego armii polskiej, personel dowódczy lotniczych szkół wojskowych itp. W starobielskim obozie osadzono również wielu oficerów z rejonu obrony Lwowa, wziętych do niewoli lub aresztowanych w późniejszym terminie wbrew postanowieniom umowy kapitulacyjnej. Gen. Franciszek Sikorski, protestując przeciw tak brutalnemu pogwałceniu warunków kapitulacji przez stronę sowiecką, wysłał pisemny protest do dowódcy armii I rangi — S. Timoszence, głównodowodzącemu frontem ukraińskim. Nie jest wiadomym czy pismo to otrzymał gen. Timoszenko, ale wiadomym na pewno jest, że gen. Sikorski wraz ze swoimi podkomendnymi — oficerami walczącymi w obronie Lwowa ponieśli męczeńską śmierć z rąk NKWD. Jedynie 78 jeńców uratowało się z masakry w Charkowie, wywiezionych przed 1 kwietnia 1940 ze Starobielska do obozu Juchnów, a później do Griazowca.

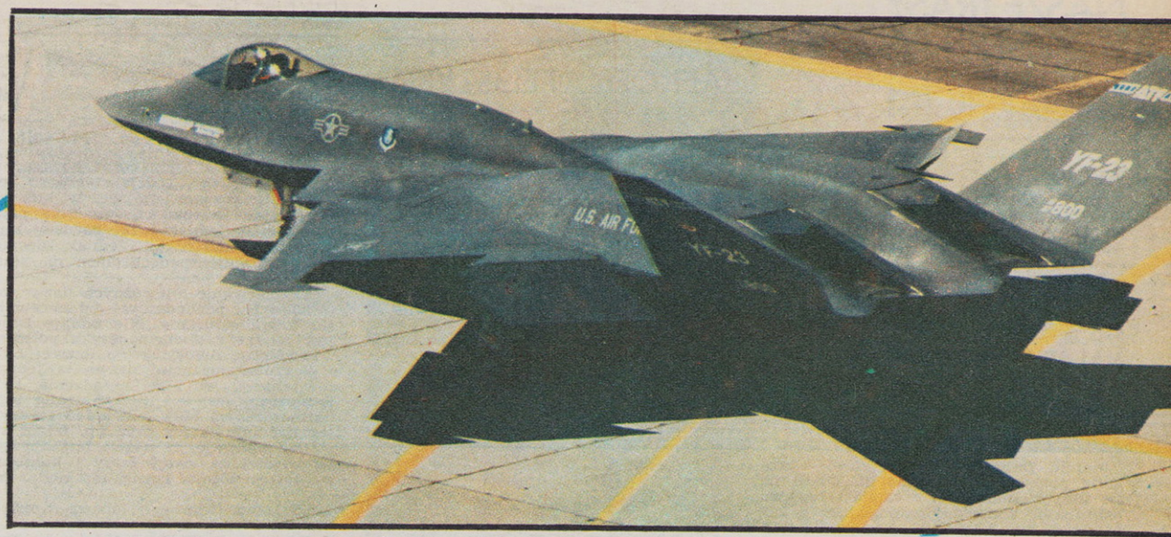
W zakończeniu należy wspomnieć, że liczba 600 lotników osadzonych w obozie Starobielsk jest chyba przesadzona i raczej nie powinna przekraczać liczby 100 (dotychczas zidentyfikowano 68 osób).

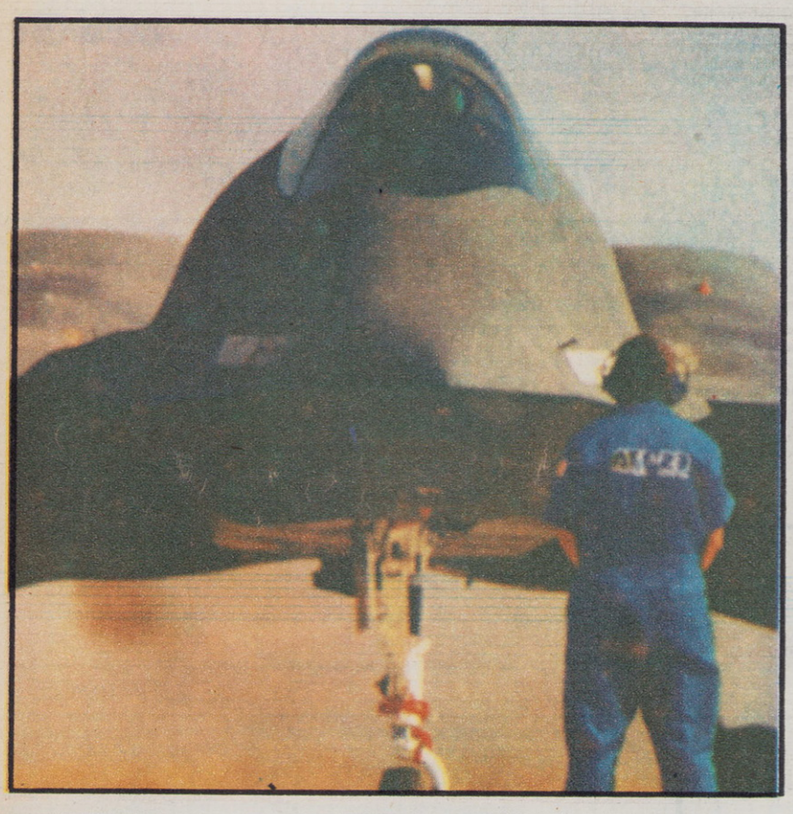
JERZY PAWLAK

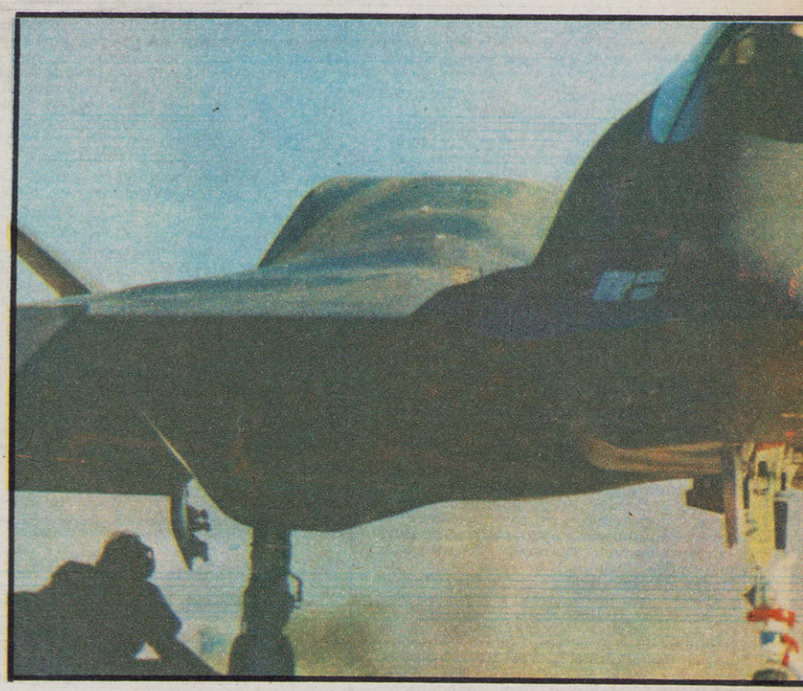
NOWY ADRES

Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich i Stalinowskich mieści się obecnie w Warszawie przy ul. Krakowskie Przedmieście 25. Telefony: 26-24-41, wewn. 302 lub 309.

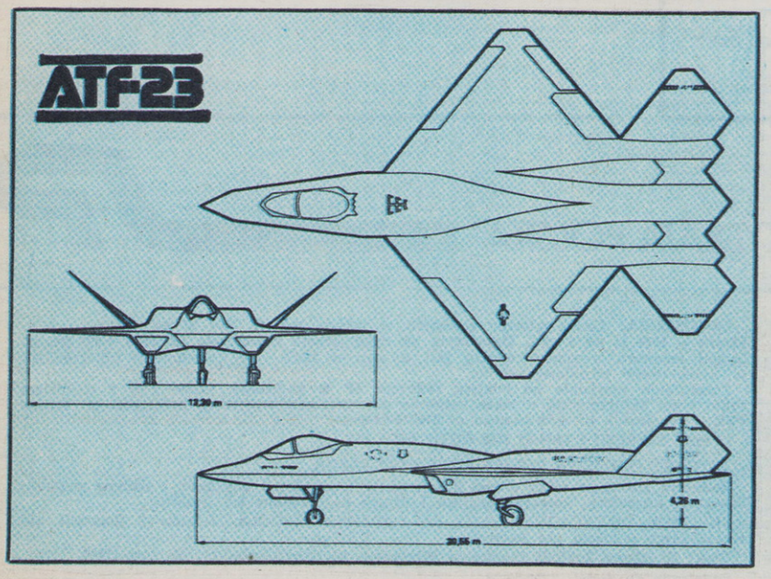
OBLOT YF-23







Na zdjęciach pierwszego prototypu samolotu ATF (YF)-23 widoczne są niektóre szczegóły jego konstrukcji, jak: bogata mechanizacja płata, wyloty dysz dwóch silników F-119, zmniejszające promieniowanie cieplne spalin oraz ukształtowanie części samolotu, utrudniające jego wykrycie przez radary. Wloty powietrza do silników znajdują się u nasady skrzydeł nad podwoziem głównym, w widoku z przodu



Rysunek w trzech rzutach samolotu ATF-23 zespołu wytwórni Northrop—McDonnell—Douglas Prototyp do oblotów otrzymał oznaczenie YF-23, samoloty seryjne będą oznaczone F-23

Pierwszy (z dwóch) prototyp amerykańskiego taktycznego samolotu myśliwskiego programu ATF (Advanced Tactical Fighter) Northrop — McDonnell Douglas YF-23 został oblatany 27 sierpnia 1990 w wojskowym ośrodku badań w locie w Edwards AFB w Kalifornii. Pilotował go Paul Metz, który podał po locie trwającym 50 min, że samolot ma lepsze wznoszenie od przewidywanego. YF-23 z wysuniętym podwoziem wznosił się szybciej od towarzyszących mu samolotów z włączonymi dopalaczami silników.

F-23 ma być pierwszym samolotem myśliwskim na Zachodzie kategorii supercruise, czyli mogącym osiągnąć i utrzymać prędkość naddźwiękową bez potrzeby włączania dopalacza (oszczędność paliwa ok. 30%). Wyposażenie elektroniczne i rozwiązania techniczne stealth mają uczynić F-23 samolotem prawie niewykrywalnym przez radary. Także po raz pierwszy wśród myśliwców naddźwiękowych. Nie są nimi F-15, F-16 i F/A-18.

W projektowaniu samolotu F-23 brał udział pilot doświadczalny gen. Chuck Yeager, znany z pionierskiego okresu lotów naddźwiękowych, a obecnie doradca wytwórni Northrop.

Drugi prototyp konkurencyjny z programu ATF, YF-22, po raz pierwszy został pokazany publicznie w siedzibie Lockheeda w Palmdale i ma być oblatany w październiku 1990. Przy opracowaniu i budowie samolotu YF-22 pracowały wytwórnie Lockheed, Boeing i General Dynamics.

Samoloty YF-23 zostały wyposażone w 2 silniki Pratt-Whitney YF-119 każdy. Drugi prototyp YF-23 miał wystartować we wrześniu z silnikami GE F-120.

Samoloty myśliwskie ATF są przeznaczone dla zapewnienia ośmio-, dziesięcioletniej przewagi USA nad Europą Zachodnią i ZSRR w tego rodzaju samolotach wojskowych. Po wyborze jednego z dwóch konkurencyjnych samolotów ma on być wyprodukowany w liczbie 750.

Należy jednak dodać, że wielkie wydatki na realizację programu myśliwców AFT napotykają sprzeciw Kongresu USA. Nawet zwolennicy programu unowocześnienia amerykańskiego lotnictwa myśliwskiego są zdania, że pierwszą bitwę samolot ATF stoczy w parlamencie USA, walcząc o pieniądze dla siebie...

Dane samolotu YF-23: rozpiętość — 13,30 m, długość — 20,55 m, wysokość — 4,26 m, masa własna — ok. 30 Mg.

Zdjęcia i rysunek zostały zaczerpnięte z czasopisma „Air et Cosmos".

POCZTA LOTNICZA

MEWA

Marcin Kurasik — Piotrków Trybunalski. List przekazaliśmy Bractwu Podwójnej Mewy, którego adres: **01-934 Warszawa, ul. Księżycowa 1 (Aeroklub Warszawski)** jest aktualny. Materiały o pracach stowarzyszenia publikujemy systematycznie, ostatnio na łamach SP ukazywał się teoretyczny kurs szybowcowy pod egidą BPM-SL i naszego tygodnika.

MALOWANIE BF-109

Dziękujemy za cenne uwagi p. **Grudniakowi.** Przekazaliśmy je zgodnie z jego sugestią naszym współpracownikom.

JESZCZE RAZ O B-1B

Marcin Dąbrowski — Kraków — prostuje pomyłki w artykule pt. „B-1B na tle innych samolotów": zamiast zestawu uzbrojenia konwencjonalnego 128 x Mk powinno być 128xMk.82. Zasięg FB-111A wynosi oczywiście 5000 km (a nie kg). Samolot radziecki ma oznaczenie Su-24 (a nie Su-25).

Przepraszamy autora i czytelników.

AEROFILATELISTYKA

W roku bieżącym przypada 50. rocznica bitwy lotniczej o Wielką Brytanię, w której bardzo znaczny udział mieli polscy lotnicy w służbie lotnictwa angielskiego. 50-lecie tej bitwy ma już swoje odbicie w kilku okolicznościowych wydawnictwach pocztowych, szczególnie w krajach Wspólnoty Brytyjskiej. Tym razem kilka informacji o serii pięciu znaczków pocztowych wydanych przez pocztę wyspy Jersey, stanowiącej autonomiczną część Zjednoczonego Królestwa.

Seria ta wydana w ramach emisji „Historia lotnictwa" nawiązuje do 50-lecia Bitwy o Wielką Brytanię i składa się z pięciu znaczków o wartości nominalnej: 14, 18, 24, 34 i 37 pensów, na których przedstawiono samoloty bojowe z okresu Battle of Britain: Hawk, Spitfire, Hurricane, Wellington oraz Lancaster. Na znaczkach, z których dwa przedstawiamy na reprodukcji, umieszczono nazwę poszczególnych samolotów oraz napis „50th Anniversary-Battle of Britain", ponadto — profil królowej Elżbiety II.

Znaczki wydrukowano techniką wielobarwnej rotograwiury na papierze kredowym o formacie 42,5 mm x 28,5 mm. W dniu wprowadzenia do obiegu w sprzedaży będą również ozdobne koperty FDC — pierwszego dnia obiegu — które opatrzone zostaną okolicznościowym stemplem pocztowym. Autorem projektów: znaczków, koperty FDC oraz okolicznościowego kasownika pocztowego jest artysta plastyk Gerard Palmer.

(WIECZ)

LATACZ

Szanowny Panie Redaktorze,

Od kilku lat użytkuję urządzenie latające nie mające polskiej nazwy, nazywane tymczasowo paralotnią, spadochronem zboczowym a ostatnio spadochronem skrzydłowym. Lata się tym coraz powszechniej. Konstrukcja tego urządzenia wywodzi się ze specyficznego, specjalistycznego spadochronu. Ściślej ujmując sprawę, skonstruowano urządzenie latające, w którym wykorzystano jedynie niektóre prawa i zasady działania spadochronu. Stąd pewne początkowe podobieństwo kształtów. Podobieństwo to jednak coraz bardziej zanika, oddala się i odbiega formą, w miarę rozwoju obu konstrukcji. Jednak zdecydowanie to latające i sterowane aerodynamicznie urządzenie spadochronem nie jest. Niemniej jest całkowicie miękkiej konstrukcji.

Przypisywanie mu różnych nazw pochodnych od polskiego słowa spadochron, nazw składanych, pochodzących od nazewnictwa obcego, mieszanych, nie jest trafne i często brzmi sztucznie. Nie oddaje istoty rzeczy, nie odpowiada rzeczywistości i nie jest zgodne z duchem języka polskiego.

Proponuję dwusylabową nazwę: Latacz.

W moim odczuciu, nazwa ta jednoznacznie i w pełni odzwierciedla tak wygląd zewnętrzny, jak i cel urządzenia, którego dosiadają entuzjaści tego rodzaju sportu lotniczego. Jest spójna z filozofią tego urządzenia. Latacz będzie też uzupełnieniem harmonicznym słów i znaczeń rzeczy jak: latawiec, szybowiec, lotnia, latacz. Może też być motolatacz oraz np. latacz typu Pegaz, produkcji Aviotexu w Legionowie.

Mam nadzieję, że nazwa latacz przyjmie się o ile „Skrzydlata Polska" termin ten wprowadzi na swoje łamy i konsekwentnie będzie używać. Tak kiedyś uczyniono ze słowem lotnia. Lotnię też kiedyś nazywano różnie, dziwacznie i obco.

Inż. JANUSZ RUGE

P.S. Mam własnego latacza konstrukcji amatorskiej. Ochrzciliśmy go SPIN. Latamy na nim w Aeroklubie Tatrzańskim. Był między innymi w Bezmiechowej u Bractwa Podwójnej Mewy. W Tatrach lata kilkanaście lataczy różnych typów. Może w przyszłości założymy sekcję.

KLUB «ISKRA»

Jarosław Domarecki — kol. Unin 6, 08-400 Garwolin, woj. siedleckie — jest zainteresowany wymianą „Skrzydlatej Polski" na podobne czasopisma z hobbistami z innych krajów. Interesują go czasopisma o tematyce lotniczej: jeden egzemplarz w jęz. niemieckim (np. z RFN) oraz jeden w jęz. angielskim (np. z Wielkiej Brytanii).

Jacek Słowik — ul. Szlak Kolejowy 1/1, 44-109 Gliwice 9 — poszukuje wszelkich materiałów dotyczących FW 190A (In Action, Koku-Fan, Jane's, Aerodata, Maru Mechanic, instrukcja z modelu 1:24 — dobre ksero, zdjęcia). W zamian plany 1:72 Do 335, Me 410, He 162, B17, B24, Spitfire XIV, Buffalo, Bearcat i inne.

Łukasz Geilke (16 l.) — ul. Lubecka 2, 42-793 Glinica, woj. częstochowskie, poczta Ciasna — poszukuje lotniczych TBiU 1÷108. W zamian oferuje książki: „Polska broń pancerna 1939", „Zdalnie sterowane modele szybowców", „Sekrety modeli szybowców kl. F1A", „Barwa w lotnictwie polskim" 2, 4, 3, 8, „Lotnictwo Polski Ludowej 1944—47", „Samoloty myśliwskie Września 1939", „Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej", „Polskie lotnictwo wojskowe", „Strzelcy z Zaczarowanych Diabłów", komiksy i wiele modeli samolotów i samochodów.

Robert Ryszkowski — ul. Czerwińska 10, 09-450 Wyszogród, woj. płockie — poszukuje P-23 Heller, B-25, B-26, samolotów angielskich i amerykańskich oraz Jastrzębia, P-7a, P-11a, planów modelarskich samolotów PWS RWD takich jak Żubr, Wilk oraz Cant Z-506B, Fokker FVIIb, katalogów firm zachodnich. W zamian oferuje: Caudron C.714, Ts-11, MiG 17, 19 KP, Me-109, Łagg 5 vacu, B-17F 1:240 Authentic, 1:72 P-61 Airfix, 1:72 Jaguar Novoexport.

OGŁOSZENIA DROBNE

Sprzedam aparaturę zachodnią Varioprop 12 S, do zdalnego sterowania. **Jerzy Grucki, Pauliny, 86-022 Dobrcz.**
(ogł. 167)

Sprzedam samolot Koliber, szybowiec Mucha i lotnisko z hangarem 15 km od Warszawy. **Tel. Warszawa 10-10-91 w. 365.**
(ogł. 176)

PILTEX

Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Wdrożeniowe

WYSYŁKOWA SPRZEDAŻ ARTYKUŁÓW MODELARSKICH — krajowych i zagranicznych

— aparatura RC: CHALLENGER 2000
CHALLENGER 720
— serwomechanizmy
— silniki elektryczne
— akumulatory Ni-Cd i ładowarki
— inne akcesoria

ATRAKCYJNE CENY

64-920 PIŁA,
ul. Słowackiego 13, tel. 320-82
(Ogł. 166)

DESIGN

Modelarze kartonowi!!

Wysokiej jakości modele firm: IMITA, DESIGN drukowane na bezdrzewnym kartonie importowanym

DESIGN 1:33 NORTHROP F-5 E samolot myśliwski (9 ark., a kalkomania)
cena detaliczna 18.000 zł
W przygotowaniu:
1:33 MIG 29 – samolot myśliwski (15 ark., kalkomania)
cena detaliczna ok. 30.000 zł

IMITA 1:25 MATILDA – czołg (6 ark.) cena detaliczna 8.200 zł
W przygotowaniu:
1:33 MACCHI 202 FOLGORE – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:33 LWS (RWD-14) „CZAPLA" – samolot rozpoznawczy (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:8 HONDA CB 900 F – motocykl (6 ark.)
cena detaliczna ok. 10.000 zł
1:33 FOKKER D XXI – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:33 AVIA – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł

Sprzedaż wysyłkowa po cenie detalicznej
Możliwa prenumerata modeli
Dla handlowców rabaty

ZAPRASZAMY

DESIGN
HOTEL GRAND p. 112
KRUCZA 28
00-522 WARSZAWA
tel. 29-40-51 w. 112, 213
fax: 29-56-97
tlx: 813814

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; zastępca sekretarza redakcji: TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO.

Stali współpracownicy: Waldemar Czerniszewski, Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — redaktorzy.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz Urzędy Pocztowe. Cena pojedynczego numeru 2500 zł.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 3000 zł za słowo, a większych — 3500 zł za 1 cm². Ogłoszenie na całej stronie czasopisma kosztuje 1 500 000 zł. Strona kolorowa wewnątrz numeru jest droższa o 100%. Przy powtórnych ogłoszeniach tej samej treści udzielamy rabatu.

Zamówienia przyjmuje na miejscu redakcja SP w godzinach 10:00–15:00 z wyjątkiem sobót i dni świątecznych, a także listownie po uprzednim wpłaceniu należności na konto: PBK w Warszawie III O/Warszawa nr 370015-64-64.

U NAS SZYBCIEJ I TANIEJ NIŻ GDZIE INDZIEJ!

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Tekstów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Nr zam. 3460.

Podpisano do druku: 1990-09-28.

PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37066X

XI MISTRZOSTWA ŚWIATA

MAKIET LATAJĄCYCH • WARSZAWA 1990

Publikujemy pełne wyniki XI Mistrzostw Świata Makiet Latających na uwięzi (F4B) i makiet zdalnie sterowanych radiem (F4C), które odbyły się w Warszawie, od 2 do 9 września br.

Prezentujemy także fotoreportaż BERNARDA KOSZEWSKIEGO z tej interesującej imprezy, do której będziemy jeszcze wracać na łamach SP.

7

1

8

2

3

4

NA ZDJĘCIACH:

1. Uroczystość otwarcia mistrzostw, która z powodu deszczu odbyła się w hangarze

2. W uroczystym otwarciu mistrzostw wziął udział minister edukacji narodowej prof. Henryk Samsonowicz (w środku), przewodniczący Komitetu do spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej Zygmunt Lenkiewicz (drugi z prawej) oraz inni dostojni goście, którzy z zainteresowaniem wysłuchali informacji o latających makietach samolotów

3. Trzy czołowe lokaty w klasie F4B przypadły zawodnikom radzieckim. W środku — zdobywca 1. miejsca Władimir Fiedosow, z lewej — Walery Kramarenko (2 miejsce), z prawej — Władimir Bułatnikow (3. miejsce)

4. Zdobywcy czołowych miejsc w klasie F4C. Od lewej: Anglik Peter McDermott (2 miejsce), Belg Philip Avonds (1. miejsce) i zawodnik USA Ramon Torres (3 miejsce)

5. Zespołowi zwycięzcy w klasie F4C. Od lewej: zawodnicy Belgii, Wielkiej Brytanii i USA

6. W centrum kręgu najlepszy zawodnik polski Marian Kaziród z makietą angielskiego samolotu bombowego lat II wojny światowej Avro Lancaster

7. Na podium — zwycięskie zespoły w klasie F4B. Od lewej: zawodnicy Polski, Związku Radzieckiego i Czechosłowacji

8. Z szerokiego pasa lotniska startowały makiety klasy F4C. Na pierwszym planie zdjęcia — komisja sędziowska

5

6

XI MISTRZOSTWA ŚWIATA W MODELARSTWIE LOTNICZYM W KATEGORII MAKIET ZDALNIE STEROWANYCH I NA UWIĘZI WARSZAWA, 2–9 WRZEŚNIA 1990

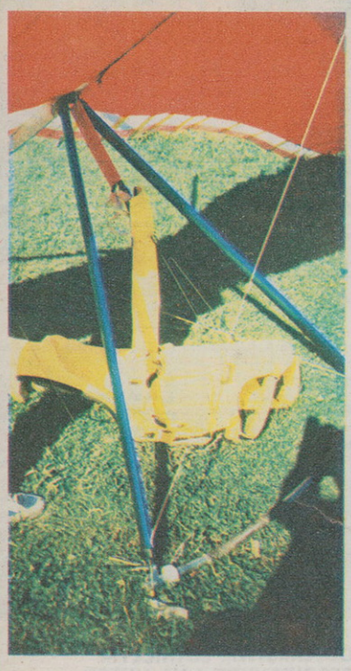
Miejsce	Zawodnik	Państwo	Model	Punkty
	Klasa F4B			
1	Władydimir Fiedosow	ZSRR	An-28	3491,5
2	Walery Kramarenko	ZSRR	An-26	3309,5
3	Władimir Bułatnikow	ZSRR	AIR-1	3230,0
4	Marian Kaziród	Polska	Avro Lancaster	3229,0
5	Aleksandr Pawlenko	ZSRR	Li-2	3273,0
6	Bogusław Małota	Polska	Jak-6	3209,0
7	Dale Campbell	USA	Ryan Sta S S 200	3028,5
8	Jan Netopilik	CSRF	Piper L4H	2981,0
9	Piotr Zawada	Polska	Miles M14 Magister	2968,0
10	Vaclav Betka	CSRF	Zlin Z-226 SL	2867,0
11	Vladimir Kusy	CSRF	Miles M14 Magister	2836,5
12	Stefan Petrow	Bułgaria	Tu-2	2725,0
13	Jack Sheeks	USA	T A Mystery Ship	2597,5
14	Stephen Ashby	USA	Mitsubishi MU 2N	2445,5
15	Genko Petrow	Bułgaria	PZL-104 Wilga 35	2072,0
16	Ludmił Nenkow	Bułgaria	Zlin 50L	1940,0
17	Federico O Martinez	Hiszpania	CAP-21	1583,0

Wyniki zespołowe: 1 ZSRR — 9712,5, 2 Polska — 9306,0 3 CSRF — 8684,5, 4 USA — 8171,5, 5 Bułgaria — 6737,0, 6 Hiszpania — 1583,0.

	Klasa F4C			
1	Philip Avonds	Belgia	F-15 Eagle	3641,0
2	Peter McDermott	W Brytania	Spowith Triplane	3611,7
3	Ramon Torres	USA	Beechcraft T-44A	3287,8
4	Mick Reeves	W Brytania	Sopwith Camel F1	3246,2
5	Ronald Lindberg	Finlandia	Focke-Wulf 190 F-8	3212,4
6	Brian Taylor	W Brytania	Hawker Typhoon 18	3202,0
7	Karl Petz	Austria	DH-82A Tiger Moth	3185,5
8	Lars Helmbro	Szwecja	DH-98 Mosquito	3149,5
9	Max Merckenschlager	RFN	Bristol Scout D	3101,5
10	Wim Reynders	Belgia	Hawker Tempest Mk V	3099,8
11	Juergen Steinberger	RFN	Fokker D-VII	3077,1
12	Vladislav Vaclavik	CSRF	Caudron CR 714 C-1	3029,4
13	Robert Hanft	USA	Nieuport 28 C-1	3025,5
14	Carlo Mapelli	Włochy	SE 5A	3021,9
15	Nicolo Saettone	Włochy	SVA-5	3018,6
16	Yvon Mourier	Francja	Caudron Luciole	2963,9
17	Marek Dąbrowski	Polska	Bu-133C Jungmeister	2943,8
18	Konrad Oetiker	Szwajcaria	Bu-133C Jungmeister	2941,5
19	Horst Wisst	RFN	SE 5A	2939,7
20	Vladimir Handlik	CSRF	Morane Saulnier N	2924,9
21	Luigi Crugnola	Włochy	Neuport 10	2918,0
22	Charles Levy	Francja	Stampe SV4C	2913,8
23	Witold Stefański	Polska	Jak-18	2894,7
24	Earl Thompson	USA	Howard DGA-5 IKE	2869,4
25	Kjell-Ake Elofsson	Szwecja	SAAB 91C Safir	2861,5
26	Pavel Fencl	CSRF	Spad VII	2830,5
27	Valery Żurawiel	ZSRR	Zlin 50L	2827,7
28	Rene Fouquereau	Francja	Potez 631	2800,0
29	Hans Waasdorp	Holandia	Harvard AT6	2796,3
30	Gianantonio Zonzini	Rep. San Marino	Stits Playboy SA3A	2750,8
31	Siergiej Chil	ZSRR	Su-26	2721,2
32	Esbjorn Stromquist	Szwecja	Thulin NA	2717,2
33	Roman Pietrzyk	Polska	Zlin 50L	2704,6
34	Shuro Takahara	Japonia	Spad VII	2698,5
35	Aleksander Jurkiewicz	ZSRR	Zlin 50L	2691,8
36	Louis Lamezan	Szwajcaria	DH-82A Tiger Moth	2653,3
37	Raimo Karaniaki	Finlandia	VL Viima II	2557,9
38	Domenico Bruschi	Rep. San Marino	Spitfire Mk IX	2542,0
39	Augustin Goddet	Belgia	Stampe SV4 E	2488,2
40.	Alfonso F. Garcia	Hiszpania	Gloster Gladiator	2390,4
41.	Gianfranco Costa	Rep. San Marino	Avro 621 Tutor	2358,7
42.	Arve Jensen	Norwegia	J-1 Don Quichote	2340,6
43.	Ronald Baar	Kanada	Miles Hawk Major	2327,7
44.	Sigurd Borresen	Norwegia	Fairchild PT-26	2325,5
45.	Predrag Pantic	Jugosławia	R.A.F. Bc2G	2188,7
46.	Peter Hill	Kanada	DHC-1 Chipmunk	2182,8
47.	Iiska Rahkola	Finlandia	VL Tuisku	2168,4
48.	Wim Noordegraaf	Holandia	Fokker G-1	2140,6
49.	Hermann Michelic	Austria	SAAB 105 O	2041,5
50.	Jose Pico	Hiszpania	Etrich Taube	0,0
	Gerard Rutten	Holandia	DH-89A Rapide	0,0
	Daniel Jorda	Hiszpania	IAI Kfir-C2	0,0

Wyniki zespołowe: 1. Wielka Brytania — 10 059,9, 2. Belgia — 9228,9, 3. USA — 9182,6, 4. RFN — 9118,3, 5. Włochy — 8958,5, 6. CSRF — 8784,8, 7. Szwecja — 8728,2, 8. Francja — 8677,6, 9. Polska — 8543,1, 10. ZSRR — 8240,8, 11. Finlandia — 7938,7, 12. Republika San Marino — 7651,5, 13. Szwajcaria — 5594,7, 14. Austria — 5227,0, 15. Holandia — 4936,9, 16. Norwegia — 4666,1, 17. Kanada — 4510,5, 18. Japonia — 2698,5, 19. Hiszpania — 2390,4, 20. Jugosławia — 2188,7.

Zdjęcia: Mirosław Rodzewicz (1), Jan Maciej Wiśniewski (2), „Air et Cosmos", „Vibrometer — Vibrolot", archiwum.



UPRZĄŻ

Pomysłowa uprząż lotni jednego z uczestników Lotniowych Mistrzostw Europy 1990 w Jugosławii.

ZABYTEK

Wciąż latający, najbardziej znany przed pół wiekiem, amerykański dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy Harvard. Tym razem w barwach lotnictwa kanadyjskiego.

KA-29

Nowy śmigłowiec radziecki Ka-29 pokazany po raz pierwszy na Zachodzie na Salonie Lotniczym w Hanowerze w 1990. W opinii specjalistów jest to odpowiednik amerykańskiego śmigłowca Apache.

W SZWAJCARII I WARSZAWIE

Widok z powietrza obiektów politechniki ETH w Zurychu w Szwajcarii. Jest ona wyspecjalizowanym centrum badawczo-rozwojowym, a o współpracę z nią ubiegają się wiodące wytwórnie przemysłowe. I podkreślają ten fakt w swych biuletynach technicznych. Przykładem może być Vibrometer Aerospace ze Szwajcarii, która od 1952 zajmuje się rozwojem i produkcją urządzeń, przyrządów, czujników wibracyjnych przede wszystkim dla potrzeb lotnictwa i astronautyki. Wśród 26 typów silników lotniczych i rakietowych, które są lub będą wyposażone w urządzenia VA są m.in. silniki Sołowjow D30-KU samolotów Il-62M i Tu-145M oraz silniki Rolls-Royce RB-211, General Electric CF6-80 i Pratt — Whitney J T9D samolotów B-767. Światowa sieć VA ma główne ośrodki techniczne (naprawcze i szkoleniowe) we Fryburgu, Los Angeles i Warszawie (Vibrolot Warszawa-Okęcie) oraz przedstawicielstwa w Manchesterze, Singapurze i Tokio. Silniki samolotów odrzutowych PLL LOT zostały wyposażone w urządzenia VA w porę ostrzegające pilota.

KOLEKCJA

24. Dwumiejscowy samolot Panavia ADV Tornado. Odmiana obronna F.Mk 2 dla brytyjskiego lotnictwa wojskowego RAF.

Zdjęcie: Józef Solski